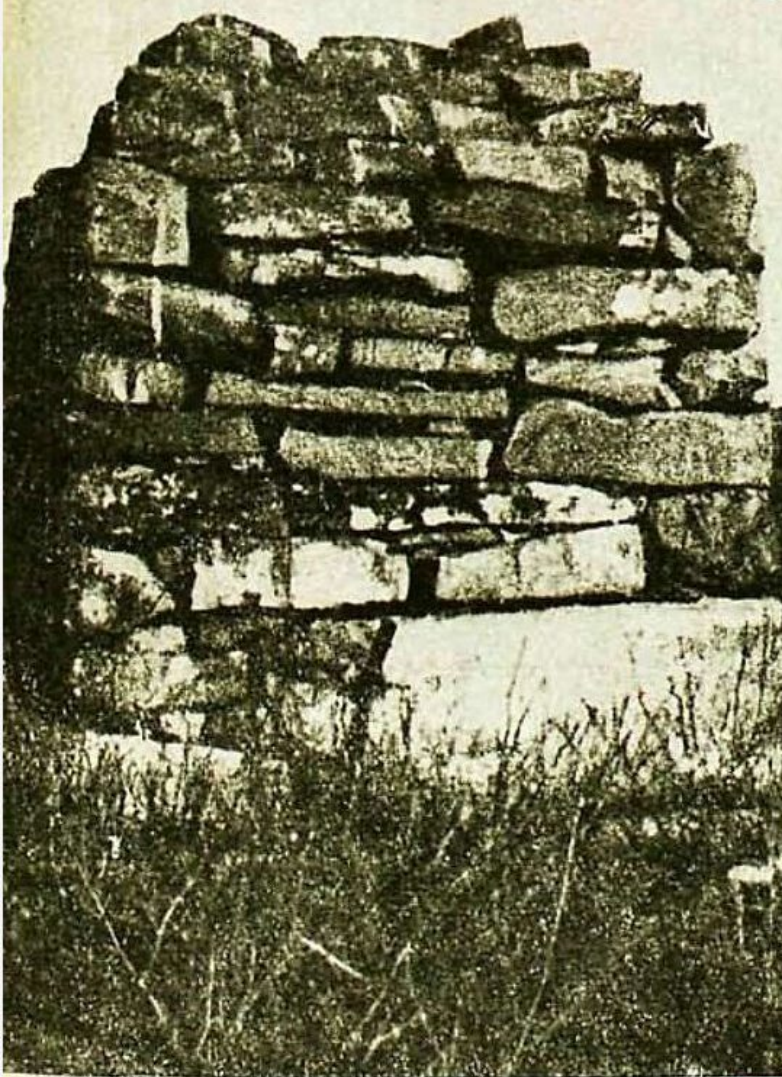


ЗА РУЛЕМ

ВООРУЖИМ
МОТОРОМ
ЧАСОВЫХ
СОВЕТСКИХ
ГРАНИЦ!



ДАДИМ БОЕВОЙ АВТОДОРОВ-
ИЙ ФОНД МОТОРИЗАЦИИ
ГРАНЧАСТЕЙ СССР

12 1931



АВТОДОР—КРАСНОМУ ПОГРАНИЧНИКУ

ЖУРНАЛ ВСЕРОССИЙСКОГО
ОБЩЕСТВА АВТОДОР

ВЫХОДИТ ДВА РАЗА В МЕСЯЦ

четвертый год издания

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

И. ФЕЛЬДМАН.—Автодор—красному пограничнику	1
И в мирное время—на фронте	2
ДЕМЬЯН БЕДНЫЙ.—Баллада	3
Автодор поможет работе героических часовых советских границ	5
На охране советских границ	6
В. ГАРТВИГ.—Дадим советской стране советский глиссер	8
Инж. Б. ЛАВРОВСКИЙ.—Еще раз—внимание трехоске	10
АЛЕКСАНДР ЖАРОВ.—На границе	11
Инж. А. КОРОСТЕЛИН.—Новейшие легкие двигатели дизеля	12
А. ТАХ.—Московские автодорожцы, на борьбу за асфальтовую Москву!	15
АРН. МЛОДИК.—За программу дорожных работ в 40 млн. руб.	16
Всесоюзный дорожный конкурс	18
На фронте автотракторного строительства	20
Автодорожный экран	26
Письма с мест	29
На общественный суд!	31
Редакция «За Рулем» на Московском автосборочном заводе	32

Центральный Совет Автодора—Москва, Садовая-Кудринская, 17. Телеф. 4-96-15
РЕДАКЦИЯ: Москва 6, Страстн. бульв., 11. Тел. 3-31-91: трамв. А, 6, 15, 18, 23, 25.
Контора: Москва 6, Страстной бульв., 11. «Сгонек». Отдел распротр. Тел. 5-51-69.
ПОДПИСНАЯ ЦЕНА на 1931 год «За Рулем»: на год—4 р., 6 мес.—2 р. 15 к., 3 м.—1 р. 10 к., с приложен. «Библиотеки «За Рулем»: на год—8 р., 6 м.—4 р. 50 к., 3 м.—2 р. 40 к. За границу «За Рулем»: на год—2 долл., 6 м.—1 долл. 25 ц.

НАША Красная армия, сочетающая в себе лучшие традиции и революционный пыл красногвардейских отрядов первых дней Октября с организованностью и сложностью первоклассной, хорошо обученной современной армии, становится с каждым днем все более и более грозной силой для врагов Страны советов.

Сила Красной армии в том, что она связана крепчайшими нитями с пролетариями фабрик и заводов, с колхозниками, с трудящимися города и деревни, которые знают, что Красная армия—это их надежный оплот, их передовой вооруженный отряд, охраняющий великую социалистическую стройку и готовый дать всем попыткам интервенции, как это наглядно и достаточно убедительно показала совсем недавно Особая дальне-восточная краснзнаменная армия, еще более сокрушительный отпор, чем в годы гражданской войны.

Но если всем частям Красной армии приходится и в мирной обстановке вести напряженнейшую работу, чтобы овладеть в совершенстве военными знаниями, чтобы повысить свою боевую подготовку, чтобы освоить современную высокую технику, то особенно тяжела и ответственна работа тех частей нашей Красной армии, которые и в мирное время живут в обстановке фронтовых опасностей, которые каждую минуту находятся под ударом врага. Мы говорим о наших красных пограничниках, героическая работа которых еще не всеми достаточно осознана. Контрабандист, бандит, шпион, белогвардеец, интервент,— вот многоликое лицо врага, глядящего с ненавистью на красного пограничника.

Предательские выстрелы в спину, вероломные и неожиданные налеты на наши сторожевые посты озверелых фашистов папуасской и других разновидностей,— вот чем характерны будни наших красных пограничников, скромно и незаметно выполняющих свой долг.

Одиннадцать лет работы Красной пограничной охраны—это постоянный фронт, это неустанная борьба с вооруженным и злобным врагом, это сплошной подвиг. Об этом должны знать и помнить широкие массы трудящихся нашей страны. Красного пограничника надо поставить в центр общественного внимания.

Широкая советская общественность обязана сделать все от нее зависящее, чтобы создать для наших погранчастей такие условия, которые облегчили бы их тяжелый труд, их нелегкую боевую работу.

Автодор, ставящий своей задачей активное содействие моторизации Красной армии, берет на себя ответственную обязанность вооружить красные погранчасти моторами, которые дали бы им большую мобильность (подвижность), большую оперативность, быстроту и гибкость,— моторами и машинами, которые подняли бы на высшую ступень сопротивляемость и боеспособность красных пограничников.

Приступая к созданию боевого фонда моторизации погранчастей, Автодор уверен, что его начин встретит самый горячий отклик во всех уголках Советского Союза—на заводах, фабриках, в колхозах, в вузах, в каждом учреждении, в каждом доме, в каждой избе.

Боевой автодорожский фонд моторизации погранчастей будет создан в кратчайший срок!

И. Фельдман



Советские пограничники в горной полосе

НА РУБЕЖЕ ДВУХ МИРОВ

СОСЕДСТВО с капиталистическим миром — это соседство с классовым, политическим врагом. Мирные договоры с такими соседями означают лишь возможность относительно нормальных дипломатических и торговых отношений и отсутствие открытой непосредственной вооруженной борьбы.

Надежда буржуазии уничтожить нас будет жива до тех пор, пока существует сама буржуазия. Потому и попытки ослабить нас, нанести тот или иной удар — не прекращаются. И общее лицо наших мирных соседей — это чуть прикрытое лицо врага. Различие между ними лишь в том, что одни из них более активны, более податливы указкам „сильных“, другие из двух зол выбирают относительно меньшее и стремятся к большему „миру“ с нами.

То, что для нас внутри страны вызывает лишь общее представление, о чем мы говорим давно известными словами („готовят против нас войну“, „стремятся узнать нашу силу“ и пр.), — все это для границы облекается в самые реальные формы, действия и факты, которые зачастую орошаются кровью советского пограничника.

Охранять советскую границу — это значит быть в непосредственной близости с непримиримым врагом, своевременно разрушать все его попытки нанести нам какой бы то ни было ущерб. Охранять границу — это значит быть на передовых позициях в непрекращающейся войне классов.

Советская общественность еще мало знает о работе тех, кто охраняет рубежи пролетарского государства.

Пусть страна узнает о беззаветной преданности, героизме тех, кто выделен на передовой пост, кто и сейчас — в мирное время — с винтовкой в руках сражается с врагом, отдает свою жизнь за дело революции.

Автодорожцы, открывающие фонд моторизации погранохраны СССР, должны в первую очередь уяснить себе всю тяжесть и ответственность работы пограничников.

На протяжении около сорока тысяч километров советской границы расположены неболь-

шими группами пограничники. Условия их жизни и работы тяжелы. Оторванные зачастую на сотни километров от культурных центров, порой в исключительно неблагоприятных климатических условиях несут они свою ответственную службу.

КАК РАБОТАЕТ СОВЕТСКИЙ ПОГРАНИЧНИК

Чтобы бороться с контрабандой, пограничнику нужно быть не менее ловким, чем сам контрабандист. Пограничнику надо уметь разгадывать все хитрости контрабандистов, все их бесчисленные ухищрения.

Если контрабандист не рассчитывает пройти совсем незамеченным пограничной охраной, он старается ее перехитрить. Но на все уловки контрабандистов пограничник отвечает большей осторожностью, большей внимательностью, большим знанием, и в результате — из года в год контрабанда уменьшается, количество ее задержаний растет.

Борьба с контрабандой (мирной и вооруженной) — еще далеко не все, что выполняет пограничная охрана.

Ни для кого уже сейчас не секрет, что целый ряд иностранных государств делают бесчисленные попытки организовать и вести у нас широкую шпионскую работу.

Судебные процессы английских, латвийских, эстонских, финляндских и прочих шпионов являются вполне достаточным доказательством этого факта.

И первые, кому приходится сталкиваться с работой этих, зачастую „высококвалифицированных“ шпионов — советские пограничники, стоящие на посту.

Под самыми различными масками, искусно скрытые, стараются пробраться на нашу территорию шпионы. В пограничной полосе, где много контрабандистов, готовых за хорошую плату на все, агенты иностранной разведки обычно пытаются организовать свою первую базу. Но советские пограничники внимательны и настороже: для многих разведчиков следующей базой является уже тюрьма.

Помимо шпионажа пограничная охрана ведет борьбу с диверсантами, террористами, которые,



Пограничник в дозоре

выполняя волю своих хозяев, стремятся обратиться к нам для вредительской работы и убийств. Они идут не только одиночками, но и целыми группами, хорошо вооруженные. При поимке их пограничной охраной они, зная, что их ожидает, обычно оказывают отчаянное сопротивление. Борьба с ними отнимает у наших пограничников не мало жертв.

Формой непосредственного удара на нас является так наз. пограничный бандитизм. Небольшие шайки бандитов, численностью по 10—15 чел., хорошо вооруженные, переходят на нашу территорию, занимаются грабежом пограничного населения, налетами на пограничные посты и советские органы, вредительством. Для этого бандитизма характерно то, что его уголовная деятельность обычно имеет и политическую окраску.

Банды эти организуются на территории соседних государств и при помощи их пограничной охраны перебрасываются на нашу сторону.

Борьба с такими бандами затруднительна именно потому, что сформированные и перебросенные к нам сопредельной пограничной охраной, они действуют всегда при ее организованной поддержке.

При столкновении с пограничником бандиты обычно скрываются на территорию соседнего государства.

Борьба с бандитизмом отвлекает иногда значительные силы пограничников, затрудняет непосредственную охрану границ.

Но, несмотря на все неблагоприятные, а порой и просто тяжелые условия жизни, несмотря на исключительную напряженность своей службы, советские пограничники зорко и бдительно охраняют порученную им границу.

ЛИЦО „НАРУШИТЕЛЯ ГРАНИЦЫ“

Кто же „нарушает границу“? Всех задержанных можно разделить на две основных группы.

Первые — те, о которых уже говорилось раньше, — контрабандисты, шпионы, диверсанты, бандиты. В числе задержанных их подавляющее большинство. Все они идут через границу либо с давно воспитанной ненавистью к рабочим и крестьянам, прогнавшим их с насиженных поместий и фабрик, либо с жадной наживы и легкого заработка.

Вторые — те, кто не смог выдержать насилий и бесправия капиталистического строя, кто бежал от ужасов фашистских тюрем, палочной дисциплины буржуазных армий. Их лицо — это лицо друга, просящего защиты.

Советского пограничника „нарушители“ встречают по-разному. Первые его ненавидят и боятся, готовят для него бомбу и маузер; для вторых советский пограничник — брат и товарищ, его ищут, встрече с ним рады.

Такое разграничение „нарушителей“ не исключает, а наоборот, предполагает, что первые для большей маскировки иногда принимают на себя личину вторых.

Но советский пограничник опытен и умеет узнать подлинное лицо „нарушителя“. И если для первых у него всегда наготове винтовки и пули, то для вторых обеспечены сочувствие и братский привет.

Покажем автодорожской общественности, начинающей активно помогать охране советских рубежей, несколько конкретных типов „нарушителей“.

1. „26 августа в районе . . . в результате перестрелки пограничников с двумя неизвестными один из них был убит, другой, отстреливаясь, скрылся в лес. При преследовании неизвестный, видя, что ему не удастся скрыться, выстрелом из нагана лишил себя жизни.“

Убитые оказались монархистами-террористами, перешедшими нашу границу для совершения диверсионных актов“.

2. „21 октября на участке . . . отряда засадой пограничников из двух человек была обнаружена лодка с 5 неизвестными, пытавшимися переправиться на нашу сторону. В результате перестрелки все 5 неизвестных были убиты.“

Убитые оказались участниками монархическо-террористической группы“.

Это — представители „первой“ группы.

Следующая группа — контрабандисты.

Из сказанного ранее о контрабандистах может показаться, что контрабандисты — это вообще мирные люди, что их единственное оружие против пограничника — это хитрость. Такое мнение было бы ошибочным.

Кроме вооруженного сопротивления шпионов и диверсантов советский пограничник знает такое же сопротивление и со стороны контрабандистов. Крупная контрабанда, которую везут целые шайки контрабандистов, обычно имеет специальную, выделенную из самих контрабандистов, вооруженную охрану. Это так называемая „вооруженная контрабанда“. Борьба с вооруженной контрабандой — для погра-



... граница проходит: через реку

БАЛЛАДА

*Заткало пряжею туманной
Весь левый склон береговой.
По склону поступью чеканной
Советский ходит часовой.*

*Во мгле туманной берег правый.
За темной лентою Днестра
Припал к винтовке враг лукавый,
В чьем сердце ненависть остра.*

*Кто он? Захватчик ли румынский?
Иль русский белый офицер?
Иль самостийник украинский?
Или махновский изувер?*

*Пред ним, дразня его напевом
Рабочей песни боевой,*

*На берегу на том, на левом,
Советский ходит часовой.*

*Лукавый враг — стрелок искусный,
Послал он пулю, знал куда,
Но не ушел убийца гнусный
От справедливого суда...*

*В кругу ль убийц, ему подобных,
Наедине ли, все равно,
Под вихрь и чувств и мыслей злых
Ему мерещится одно...*

*Там, над Днестром, во мгле туманной,
Все с той же песнью боевой
Все той же поступью чеканной
Советский ходит часовой!*

Демьян Бедный

ничников такая же боевая работа, как и борьба с любой организованной бандой.

Достаточно убедительно об этом говорит язык фактов.

Приведем только два-три из многих сотен и тысяч.

1. „16 мая на участке . . . были высланы два дозора пограничников, численностью каждый в 4 сабли, для задержания шайки, численностью в 300 человек.

Один из этих дозоров, двигаясь без мер непосредственного охранения, попал в засаду и был полностью уничтожен контрабандистами.

Второй дозор, несмотря на большую усталость, принял неравный бой со второй группой контрабандистов, численностью около 100 человек.

В результате боя было убито 9 контрабандистов и захвачено 54 контрабандиста, 199 лошадей, 360 тюков с товаром и 4 винтовки. С нашей стороны потерь нет. (Все пограничники-участники этой операции награждены орденом Красного знамени.)

2. „10 января на участке . . . отряда дозор пограничников численностью в 11 сабель имел вооруженное столкновение с шайкой контрабандистов в 60 человек, среди которых было 30 вооруженных.

В результате перестрелки и атаки на контрабандистов, последние в панике бежали, оставив на месте 21 чел. убитыми, 4 убитых лошади и разную контрабанду на сумму 12 979 руб.

С нашей стороны ранены два пограничника*.

3. „27 января на участке . . . отряда был выслан дозор пограничников, численностью в 8 чел., для задержания шайки контрабандистов, прорвавшейся на нашу территорию. Дозору удалось охватить контрабандистов кольцом. После боя пограничниками было задержано 39 контрабандистов (из них 4 ранено), 71 лошадь с контрабандным товаром, 6 винтовок с патронами. Убито 4 контрабандиста и 18 лошадей*.

Враг не всегда виден. Есть участки границы, где пограничники не всегда знают откуда и когда придет опасность.

„24 мая в 11 час. 45 мин. с заставы № 3 был выслан за получением почты на заставу № 4 красноармеец т. Сайкин. В 12 час. 30 мин. на заставе № 3 была услышана перестрелка, на которую было выслано 6 пограничников. Пограничники, прибыв на место происшествия, обнаружили труп убитого т. Сайкина*.

В борьбе с более сильным врагом советский пограничник никогда не просит пощады, не сдается на его милость.

„ . . . Сторожевой пост в составе 6 пограничников 24 апреля покинул кордон, чтобы присоединиться к заставе. В пути на заставу пост был окружен бандой и был вынужден засесть

в зимовке, где двое суток отстреливался и погиб в зимовке, подожженный бандитами. Последним досталось приведенное в негодность оружие*.

Обреченные на гибель в огне пограничники находят достаточно мужества, чтобы, умирая, привести в негодность оружие, не оставить его исправным врагу.

Борется пограничник не только с врагом. Общие условия его жизни и работы трудны и суровы, требуют часто не меньше героизма и мужества, чем борьба с противником.

„В ночь на 3 ноября отряд пограничников, численностью в 18 сабель, возвращавшийся из . . . был застигнут сильным бураном. В результате прибыли лишь 4 пограничника*.

Выполняя свой долг в исключительно тяжелых климатических условиях, пограничники наши смерть.

Эти факты — лишь обычные эпизоды службы пограничников, работы, которая означает открытую борьбу с врагом. Она требует от пограничника не мало героизма и жертв.

Такова „мирная“ служба советских пограничников, итоги которой записываются их кровью и кровью врага.

Выделенные на передовой и ответственный пост советских республик, наши пограничники днем и ночью, без отдыха и срока зорко глядят за порученной им границей, за притаившимся на время врагом.

Свои задачи они успешно выполняют и будут выполнять.

Но, разумеется, выполнение этих задач будет намного облегчено, а число жертв со стороны пограничников намного уменьшено, если автодорожская общественность поможет вооружить советского пограничника кроме оружия и мотором, если шестиколеска, глиссер, аэросани, мотоцикл будут в значительном количестве поставлены на службу охраны советских границ.

Чем больше средств моторного транспорта получит пограничная охрана, тем все меньшей кровью будут защищены рубежи советских республик.

АВТОДОР ПОМОЖЕТ НАПРЯЖЕННОЙ РАБОТЕ ГЕРОИЧЕСКИХ ЧАСОВЫХ СОВЕТСКИХ ГРАНИЦ

НА МНОГИЕ десятки тысяч километров тянутся наши границы — границы страны победоносно строящей социализм.

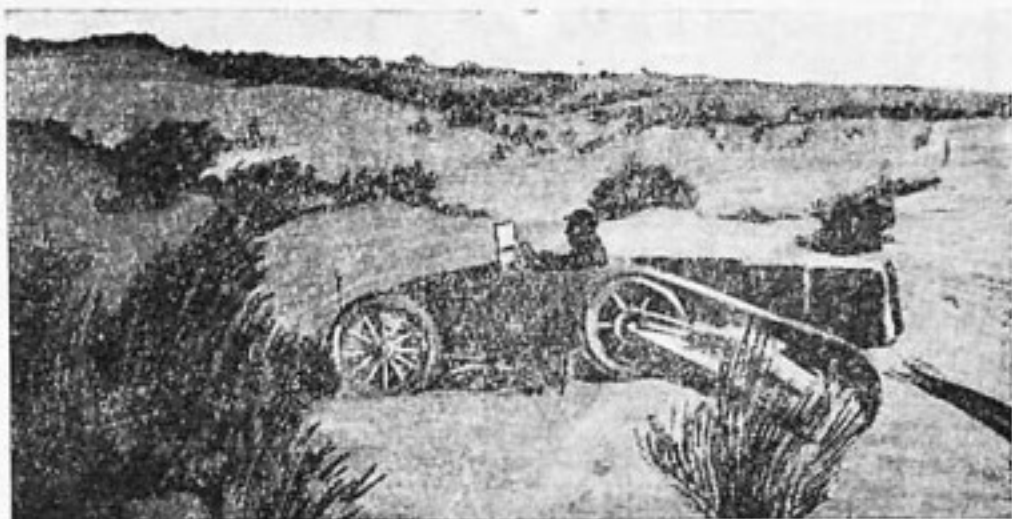
Тоненькая воображаемая линия, обозначенная пограничными столбами нашими и наших „добрых соседей“ — буржуазных капиталистических стран, — разделяет в пространстве два противостоящих друг-другу мира.

Воображаемая линия границы, обусловленная международными договорами и обозначенная столбами, начинается на далеком севере за полярным кругом, в районе Мурманска, извиваясь, тянется через непроходимые дебри лесов, озер и скал Карелии, спускается к Балтийскому морю, бежит через Чудское и Псковское озера, болота Припяти, степи и леса правобережной Украины, доходит до Днестра, сменяется здесь демаркационной линией, кричащей о насилии румынских бояр, оторвавших Бессарабию от Молдавской АССР, по живому телу разрезавших на части трудящиеся молдавские массы, и доходит до Черного моря.

Пройдя Черным морем, граница карабкается на уходящие вершинами в облака горы Закавказья, спускается в долину бурного Аракса, пересекает Каспийское море, снова взбирается на горы, проходит через „крышу мира“ — Памир, извивается по диким ущельям Гиндукуша, Алтая, огибает с юга Байкал, скользит по волнам Амура, рассекает пополам Сахалин, снова уходит за полярный круг и по Ледовитому океану замыкается у Мурманска.

В этом калейдоскопе гор, лесов, степей, песчаных пустынь, болот, трескучих морозов до 70° и непередаваемой словами жары в 60—65°, вдоль тонкой линии границы наиболее резко и наглядно проявляется непрерывно идущая классовая борьба двух миров.

Чем темнее ночь, чем лютее непогода, чем недоступнее местность, тем зорче, тем бдительнее и неустаннее должна быть погранохрана!



Гусеничный автомобиль на песчаной окраине

Немногочисленная погранохрана, разбросанная по необозримому протяжению наших границ, должна проявлять поистине чудеса подвижности, маневренности, находчивости и готовности на все жертвы для выполнения своего долга перед социалистическим отечеством.

Основные требования подвижности и маневренности погранохрана сможет должным образом и полностью выполнить тогда, когда на службу ей широко придет машина. Эта нужда в машине, как средстве передвижения и средстве боя, обостряется именно теперь, когда в связи с успехами нашей пятилетки и небывалым кризисом загнивающего капитализма невиданной остроты достигают противоречия двух миров, когда все острее и ожесточенней становится борьба на наших границах.

Разбросанность погранохраны, в большинстве случаев большая удаленность от железных дорог и населенных центров ставят очень остро и вопрос о средствах транспорта для подвоза всего необходимого погранохране.

Таким образом автомашин должна в условиях работы погранохраны решать как вопросы боевой подвижности и маневренности, так и вопросы снабжения.

Здесь найдут свое применение автомашины и легкового и грузового типа, санитарные машины, машины специального боевого и технического назначения, глассеры и азросани.

В условиях боевой работы и жизни погранохраны, как нигде, с наибольшей силой отражается все многообразие физико-климатических условий СССР. Снежный покров огромной глубины, непросыхающие болота, пески пустынь, горные дороги, невылазная грязь — все это потребует машины повышенной проходимости, и главным образом, машины вездеходной с колесно-гусеничным и гусеничным движителем.

Азросани и гидроглассеры также будут встречены пограничниками с большой радостью и удовлетворением.



Пограничный отряд на восточной границе

НА ОХРАНЕ СОВЕТСКИХ РУБЕЖЕЙ

Ниже мы помещаем несколько красочных воспоминаний пограничников об отдельных эпизодах их работы.

Короткие и сдержанные рассказы наших пограничных часовых показывают суровую и напряженную обстановку, в которой они работают. Эпизоды эти лишней раз подчеркивают исключительно трудную работу нашей погранохраны и лучшим образом свидетельствуют о необходимости активно помочь нашей погранохране, в первую очередь вооружив ее мотором.

Г Е Р О И С В Я З И С Т Ы

Однажды встал вопрос о необходимости организовать техническую связь с одной из горных застав Закавказья. Из-за условий очень пересеченной местности доставить туда линейный строительный материал никак не удавалось. Многие гражданские специалисты отрицали даже возможность организации связи с этой точкой.

Перед пограничниками все же была поставлена задача—установить техническую связь с этой горной заставой. Решили это осуществить во что бы то ни стало. За работу взялись не только связисты, но и все красноармейцы заставы. На протяжении 15 км телефонные столбы разносились по участку руками пограничников, с риском на любом повороте горных троп сорваться в скалистые овраги, глубиною до 2 км.

Тридцать дней героической работы — и отдаленная пограничная застава по капитально-построенной телефонной линии дала первый звонок, извещавший, что с этого момента за-

става стала много боеспособней и приобщилась к культурным центрам.

•••

Перед одним из погранотрядов Украины была поставлена задача — восстановить телефонную связь с имевшим большое значение морским пограничным наблюдательным постом.

Не имея нужных материалов, погранотряд решил отыскать морской подводный кабель, утопленный оккупантами в Черном море во время гражданской войны, и на обыкновенных лодках связисты погранотряда в короткое время обнаружили на морском дне кабель.

Трудная задача, сопряженная с риском для жизни — собрать годами лежавший на дне морском, покрытый илом и слоем ракушек кабель, — была выполнена связистами отряда.

Кабель был выправлен, отремонтирован и необходимая связь с морским наблюдательным постом на полуострове была организована.

Пшемышский

С К А Л А Н А Д Д Н Е С Т Р О М

Н-ская рота стояла в пограничных населенных пунктах на Днестре. На участке роты — высокая, метров в двенадцать, скала, отвесно спускающаяся в реку. Подход к скале возможен только днем по узкой, „козьей“ тропинке и то с риском сорваться вниз в быстрый Днестр. Ночью же подход к скале возможен только с тыла.

Уже несколько раз в этом месте группа вооруженных бандитов переправлялась через Днестр для диверсионно-террористической работы внутри Советской страны.

Бандитов никак не удавалось нам поймать: на гору ночью по „козьей“ тропе засаде не взобраться, днем — видно с чужого берега, обогнуть скалу с тыла — невозможно.

Решено было во что бы то ни стало ликвидировать банду.

Стемнело. Моросил холодный осенний дождь. Я и еще один красноармеец бесшумно, местами ползком, чтобы не свалиться в Днестр, маскируясь в складках местности, пробирались к месту.

Бесшумно подошли, засели в окопе около самой скалы.

Потянулись минуты ожидания. Слух напряжен до невероятности, каждый скатившийся со скалы камешек, каждый всплеск волны Днестра заставлял крепче сжимать винтовку в руках, глубже пронизывать своим взглядом темноту...

Вдруг... в глубине правого берега Днестра мелькнул огонек, потом другой; затем — ответная сигнализация с нашего берега.

В тылу мы услышали шум подвезающей подводы. На расстоянии нескольких шагов от нас подвода остановилась. Все стихло... Через несколько томительных минут мы отчетливо услышали всплеск воды о борт лодки. Из нашего тыла выходит один из неизвестных и спускает со скалы веревочную лестницу. Один за дру-



Охрана морского участка

гим четыре бандита, взобравшись на скалу, стали веревками тянуть из лодки какие-то тюки...

Сердце усиленно забилося.

Момент настал... Ночную тишину пронизывает наш громовой возглас: „Стой!“ „Бросай оружие!“.

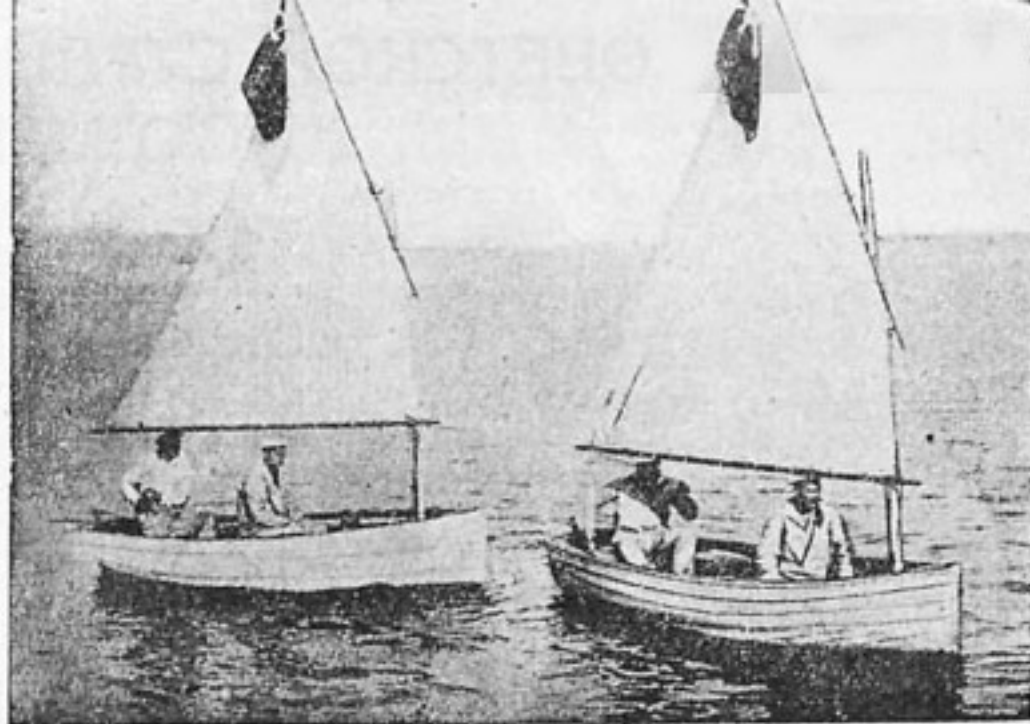
В ответ — несколько беспорядочных выстрелов и взрыв брошенной в нас гранаты...

Чувствую острую боль в левой руке, что-то теплое течет по ней. Но об этом думать некогда.

Мы ответили также огнем из винтовок и двумя гранатами. Послышался стон и крики о пощаде. Бежать бандитам было некуда — справа и слева скалы, сзади обрыв — в Днестр, впереди — в окопе — мч. Несколько секунд решили все.

Одна из многих диверсионных банд мирового капитализма, пытающихся подорвать нашу стройку, была ликвидирована.

Михайлов



Моряки - пограничники

ПАКЕТ БЫЛ КРЕПКО СЖАТ В РУКЕ

Льдом сковало Н-ский лиман. По льду проложен путь. Но лед обманчив: сегодня крепок, как сталь, а завтра — по льдинам и в открытое море. Ночь... Подул ветер с моря. Закрылись звезды клушками серых туч.

Связист-пограничник понес срочный пакет. Во тьме не видно тропинки на льду, а нужно спешить. Уже отошел связист от берега на два километра.

Вдруг сорвался ветер.

Буря. Взметнулись волны в море, кинулись в лиман, на лед и стали его ломать, крошить

с разъяренным ревом. Треск. Гул. Не слышно, не видно ничего.

Вдруг с моря выстрел, другой, и слабый, доносимый ветром крик о помощи с далеких льдин. Догадались — наш связист. С кучкой храбрецов, с канатами, с шестами пошли по льду, на зов...

Прошла ночь... Буря стихла... Волны умолкли. Вечером море выбросило три жертвы. У одного был крепко сжат в руке пакет.

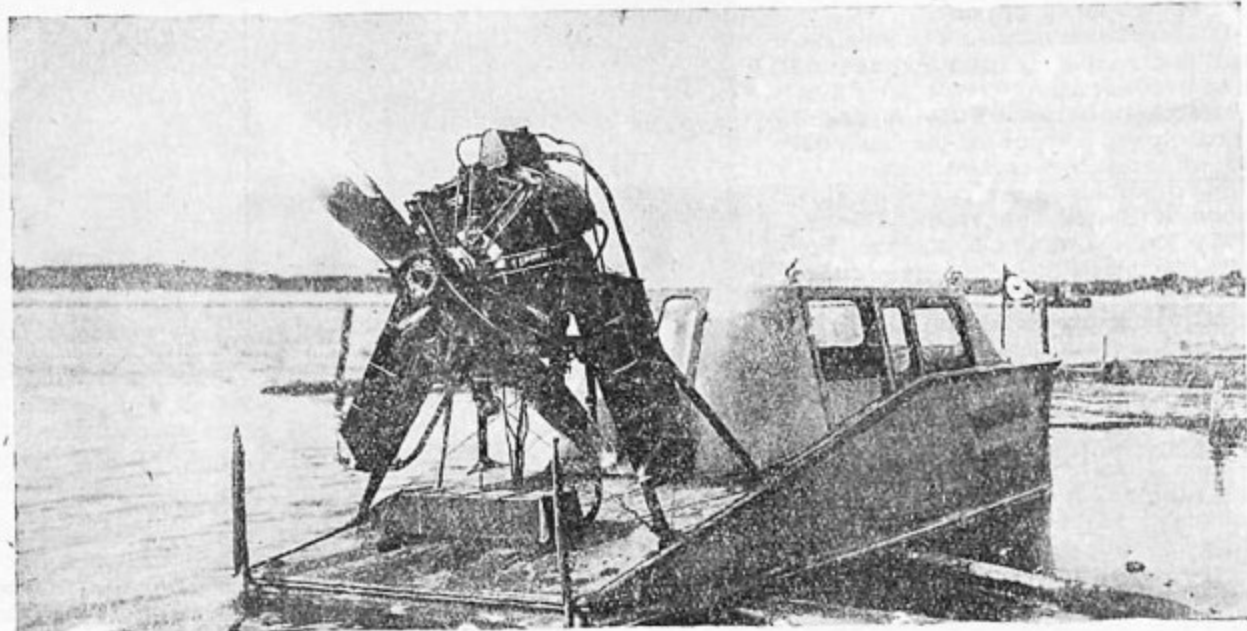
Модин

270 ТЫСЯЧ РУБЛЕЙ В ФОНД МОТОРИЗАЦИИ ПОГРАНВОЙСК

В ОТВЕТ НА ОБРАЩЕНИЕ КОМИТЕТА ПО СОЗДАНИЮ ФОНДА МОТОРИЗАЦИИ ПОГРАНВОЙСК СССР ПРЕЗИДИУМ ИСПОЛКОМА КРАСНОГО КРЕСТА И КРАСНОГО ПОЛУМЕСЯЦА ВЫДЕЛИЛ В ФОНД МОТОРИЗАЦИИ ПОГРАНИЧНЫХ ЧАСТЕЙ СОЮЗА 270 ТЫСЯЧ РУБЛЕЙ. НА ЭТИ СРЕДСТВА БУДУТ СПОРУЖЕНЫ 20 САНИТАРНЫХ АВТОМАШИН, 6 ГЛИССЕРОВ И 6 АЭРОСАНЕЙ, ПРИСПОСОБЛЕННЫХ ДЛЯ САНИТАРНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ БОЙЦОВ ПОГРАНЧАСТЕЙ. НА РЯДУ С ЭТИМ ИСПОЛКОМ ПОСТАНОВИЛ ВЫДЕЛИТЬ ИЗ СВОЕГО САНИТАРНО-КУРОРТНОГО ФОНДА ДО ДВУХСОТ МЕСТ ДЛЯ БОЙЦОВ ПОГРАНЧАСТЕЙ В ЗДРАВНИЦАХ АБХАЗИИ И КРЫМА.

РЕСПУБЛИКАНСКИМ ОРГАНАМ КРАСНОГО КРЕСТА И КРАСНОГО ПОЛУМЕСЯЦА ТАКЖЕ ПРЕДЛОЖЕНО В КРАТЧАЙШИЙ СРОК ОБЕСПЕЧИТЬ ВОЗМОЖНОЕ КОЛИЧЕСТВО МЕСТ ДЛЯ БОЙЦОВ ПОГРАНЧАСТЕЙ В ИХ ЗДРАВНИЦАХ И КУРОРТАХ.

ДАДИМ СОВЕТСКОЙ СТРАНЕ СОВЕТСКИЙ ГЛИССЕР!



Глиссер „Автодор-4“, работающий на пассажирской линии в Чувашии

ОДНИМ из новейших средств быстрого транспорта для мелководья является глиссер, имеющий громадные преимущества перед другими средствами водного транспорта.

Глиссер (glisser — скользить) — судно, держащееся на поверхности воды при больших скоростях движения не за счет водоизмещения, а за счет поддерживающей силы давления воды на днище. Для того чтоб заставить судно выходить на поверхность воды, необходимо конструировать днище так, чтобы оно имело форму площадки, на которую глиссер мог бы опираться во время скольжения по воде.

Площадка должна быть расположена под некоторым углом к направлению движения для того, чтобы давление на наклоненное днище выталкивало глиссер на поверхность. Уступ, называемый реданом и устраиваемый на днище глиссера, заставляет его скользить на двух или более (в зависимости от количества реданов) коротких площадках, что еще более уменьшает водяное сопротивление. Таким образом глиссер не раздвигает волну во время своего движения, а скользит по ней двумя небольшими площадками трения и является поэтому наиболее совершенным пока скоростным водным судном. Кроме того глиссеры с воздушными винтами обладают еще одним ценным качеством — исключительной проходимостью по мелководным и заросшим водорослями рекам.

Выполнение директив партии и правительства в вопросах реконструкции водного транспорта и применения новейших технических достижений обязывает советскую общественность в лице Автодора поставить вопрос о строительстве

глиссеров и моторов для них во всей широте.

Работа на многих наших реках с затрудненным судоходством: перевозка почты, медикаментов, семян, инструмента, денег, золота и прочих ценных грузов, административно-технического персонала, врачебной помощи, работа всевозможных изыскательских партий — вот объекты работы глиссера. Разведка рыбы, дорог, мостов, экспедиции, лесосплав, связь в хлопковых районах, разнообразные речные работы и т. д.

Особо стоит вопрос о применении глиссера для пограничной охраны.

Благодаря своей быстроте глиссер является чрезвычайно удобным средством охраны наших границ. Морские глиссеры с водяными винтами для несения патрульной службы могут быть использованы на скорости порядка 80—90 км в час, что делает их поистине вездесущими и незаменимыми.

Английская фирма „Торникрофт“ поставляет почти во все страны свои глиссеры для несения патрульной службы, со скоростями 70—80 км в час и мощностью мотора в 240—300 л. сил. Они снабжаются радиоустановкой и имеют 12 мест для команды.

В речной обстановке глиссер с воздушным винтом и откидными рулями, имея большие скорости и обладая замечательной проходимостью, может явиться важнейшим средством охраны речных границ Союза.

Мы имеем уже яркие образцы успешного служебного применения глиссеров в хозяйственной жизни нашей страны. Глиссер „Невдубстрой“, работавший на Неве между Ленинградом и Невдубстроем, прошел за лето 1930 г. 5 800 км со средней скоростью 48,5 км в час.



Пассажирский глссер „Автодор-2“ на 25 пассажирских мест

Блестящий пример показал один из сконструированных глссерной подсецией ЦС Автодора глссер „Автодор-3“, являющийся первым самоходным судном, прошедшим наиболее грозные из Днепровских порогов вверх и вниз. На полном ходу „Автодор-3“ проскакивает мели длиной до 7 м.

Имеется целый ряд конструкций, не уступающих лучшим заграничным фирмам. Сравнение глссера лучшей из французских фирм „Дюмон-Гальвена“ и нашего „Автодор-1“ говорит в пользу последнего. С мотором „Холл-Скотт“ в 125 лш. сил и нормальной нагрузкой в 7 чел. „Автодор-1“ на официальном испытании показал скорость 54 км в час. „Дюмон-Гальвен“ с мотором „Бенц“ 230 лш. сил и нормальной нагрузкой 7 чел. дает скорость около 56 км в час. При почти вдвое более мощном моторе скорость „Дюмона“ почти не превышает скорости первого из автодоровских глссеров.

Появление на реках Союза небольшого количества глссеров повлекло за собою растущий с каждым днем спрос со стороны хозяйственных организаций. Серия в 50 глссеров, выпускаемая московской судостроительной верфью Всесоюзного объединения речного транспорта, не удовлетворяет и малой части потребностей нашего хозяйства.

В 1930 г. успешно работала первая опытная линия Чувашской АССР на реке Суре. Линия продолжит свою работу и в этом году.

Всесоюзное объединение гражданского воздушного флота „ВОГВФ“ в 1931 г. открывает две пассажирских глссерных линии: одну в Средней Азии по реке Аму-Дарья, где будут работать глссеры типа „Автодор-2“ 25-местные, и другую — на Лене, где будут работать глссеры „Автодор-10“ на 12 пассажирских мест.

Недавно закрывшаяся Первая все-союзная выставка советских глссеров

пользовалась крупным успехом. За 30 дней её посетило более 40 тыс. человек. В некоторые дни посещаемость доходила до 3600 чел. На выставке демонстрировались 9 различных типов глссеров, различных типов моторов для глссера мощностью от 65 до 500 лш. сил, карты пробегов и линий, диаграммы, фотомонтажи, модели, каркас глссера, находящегося в постройке, и чертежи глссеров.

Выставка создала некоторый перелом в оценке значения глссера и помогла правильной ориентировке хозяйственных и промышленных предприятий в вопросах использования этого средства транспорта и в организации производства глссеров и моторов к ним в СССР.

Созванное 17 мая Центральным советом Автодора совещание ответственных представителей хозяйственных, производственных, научно-исследовательских, военных организаций и постоянных представительств союзных и автономных республик заслушало доклады тт. Гартвига и Байкова о состоянии и перспективах развития глссерного дела в СССР.

Доклады вызвали оживленный обмен мнений. Все участники совещания выступали с требованиями немедленно приступить к производству глссеров и моторов к ним. Стране нужны глссеры. Глссер найдет широчайшее применение во всех отраслях нашего хозяйства и во многих местах явится единственным средством сообщения.

Совещание единогласно вынесло решение, в котором просит Наркомвод развернуть специальную верфь по глссеростроению с тем, чтобы выпуск в будущем году составил 500 единиц, в следующем — 1000. В те же сроки ВАО должны довести выпуск моторов до 600—700, а затем 1200—1500 моторов с запасными частями. В Чувашской республике должен быть построен глссерный завод. При Наркомводе должен быть организован исследовательский институт по быстроходному водному транспорту.

В. Гартвиг



Служебный глссер „Автодор-3“, прошедший некоторые Днепровские пороги

ПОСТАВИМ ГЛССЕР, АЭРОСАНИ, МОТОЦИКЛ, ТРЕХОСКУ НА ОХРАНУ ГРАНИЦ!

ЕЩЕ РАЗ — ВНИМАНИЕ ТРЕХОСКЕ!



Трехосная машина на бездорожье

НА СТРАНИЦАХ нашего журнала неоднократно поднимался вопрос о большем внимании, которое следует уделить созданию машин повышенной проходимости, необходимых для Союза — как для обороны, так и для использования в нашем народном хозяйстве в мирное время.

В данном номере, посвященном погранохране, мы еще раз ставим этот вопрос, причем необходимо со всей резкостью спросить ВАТО, когда же, наконец, постройка шестиколесных машин будет поставлена на реальную почву? Когда же, наконец, наше хозяйство и Красная армия получат достаточное количество шестиколесок, изготовленных на советских заводах?

Надо помнить, что при огромном размахе современных войн никакие мобзапасы не могут обеспечить питание армии. Поэтому только при наличии мощного автотранспорта в виде тысяч автомашин, влитых в различные отрасли нашего народного хозяйства, мы можем быть спокойны за нашу Красную армию, за охрану наших границ.

Все это диктует необходимость теперь же поставить производство шестиколесок, как машин, обладающих рядом ценных преимуществ (по сравнению с четырехколесными машинами), а именно:

1. Меньшим разрушением дорог при возможности повышения тоннажа в одном агрегате, по сравнению с четырехколеской.

2. Большой проходимостью на мягком грунте, которая может быть усилена применением гусениц на задних колесах.

3. Большой устойчивостью и меньшей склонностью к заносам.

4. Большой эластичностью в работе, как следствием подвески задних осей и меньшим сотрясением от неровностей дороги.

5. Меньшим расходом металла на тонну полезного груза, так как повышение тоннажа (вслед-

ствие введения третьей оси) идет быстрее, чем расход металла на машину.

6. Меньшей стоимостью перевозки одной тонны полезного груза (удорожание машины на 20—25% против четырехколески перекрывается повышением тоннажа примерно на 30—35%).

Поэтому становится совершенно непонятным, как можно „мариновать“ проблему трехоски; ведь даже при отсутствии указанных выгодных экономических и технических факторов мы должны были ставить вопрос о производстве трехосных машин, в силу их высокой проходимости и достоинств в смысле обороны страны. Но если учесть и перечисленные их достоинства, позволяющие немедленно ввести их в народное хозяйство страны с получением значительного эффекта, то всякое замедление в производстве этих машин надо считать преступно недопустимым.

Мы требуем от ВАТО, чтобы прорыв в большегрузных машинах был перекрыт производством трехосок в достаточном количестве.

Всем разговорам должен быть положен конец, и ВАТО в ближайшие дни должно дать на страницах печати отчетные сообщения, как и в каком количестве будет организовано производство трехосок.

Органы эксплуатации автотранспорта также должны вплотную взяться за это дело, за внедрение в наш автотранспорт тысяч и десятков тысяч трехосок.

Широкая общественность — Автодор должен открыть новую настойчивую кампанию за трехоску, беспощадно выявляя все случаи преступного или халатного отношения к выполнению этого задания, при чем виновники, „незвизрая на лица“, должны получить суровый отпор.

Журнал „За Рулем“ должен открыть страницу трехоски, непрерывно суммировать, что делается по этому вопросу, освещать работу в области намечаемых к производству типов машин, подготовки всего необходимого к производству, хода производства, выпуска машин, показателей выполнения намеченных планов и т. п. Только при таком повседневном контроле общественности мы сумеем сдвинуть с точки замерзания это важное и необходимое для страны дело.

Инж. Б. Лавровский



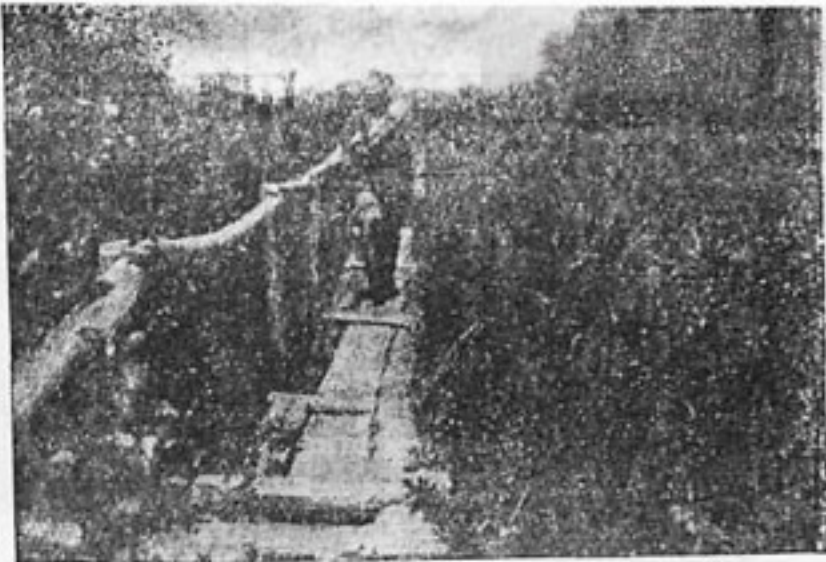
Трехосная машина для сельскохозяйственных надобностей

ДАДИМ МОТОР ГЕРОИЧЕСКОМУ КРАСНОМУ ПОГРАНИЧНИКУ!

НА ГРАНИЦЕ

Наш поезд на последней остановке.
Конец пути. Приказ: „остановись!“
Столбы и флаги,
Флаги и винтовки
Здесь разделяют землю, лес
И жизнь!
И чуждые друг другу и родные
Чертою пополам разделены,
Здесь стерегут бесменно часовые
Спокойствие страны.
Ни днем, ни ночью не уснут кордоны,
Об отдыхе вабыли патрули.
Насторожились чутко телефоны
И телеграф волнуется вдали.
— Контрабандист, ты снова на охоте?
— Бандит, иди, коль жизнь недорога!
Здесь каждый легкий шорох на учете,
И шелест птицы,
Как сигнал врага...

Здесь тишина
Немного необычна.
Она хранит
Встревоженности взмах.
На страже нашей стройки —
Пограничник...
На страже мира —
На часах.
Он — часовой
Великой пятилетки,
Наполовину сделанной уже...
И шелест птиц
И шорох каждой ветки —
Сигнал к тому,
Чтоб быть
Настороже!
Необозрима
Линия границы,
Пространства
Победившего труда.
Высокой силой
Боевых позиций
Должна быть



Патрульная дорожка в непроходимых болотах

Эта линия тверда!
Крепить ее
Не сладким разговором,
Не шумною
Приветственной молвой...
Крепить ее
Поддержкою моторов
И силой
Техники передовой!
Чтоб устоять
Пред интервентским ветром
Союз советов без тревоги мой,—
Нам надо
Ширь разбега километров
Связать
Надежной полосой дорог!
Границе —
Все заботы трудовые...
В настороженной
Боевой дали
Там стерегут
Бесменно часовые
Взрастающую мощь
Трудящихся
Земли..

Александр Жаров

СОЗДАНИЕ ФОНДА МОТОРИЗАЦИИ ПОГРАНОХРАНЫ НАЧАТО

5 ИЮНЯ состоялось заседание комитета по созданию фонда моторизации погранчастей СССР, на котором были рассмотрены первые практические результаты работы. Комитет заслушал информацию т. Фельдмана о проделанной организационной работе и информацию Московского областного комитета.

Затем была заслушана информация о работе исполкома Красного креста и Красного полумесяца (см. стр. 7 этого номера). Комитет постановил отметить исключительно внимательное отношение Красного креста к проводимой кампании. Водомоторная секция ЦС Автотора должна совместно с Научно-исследовательским комитетом исполкома Красного креста срочно разработать проект санитарного глоссера.

Местным организациям Красного креста будет дана директива об их участии в создании фонда.

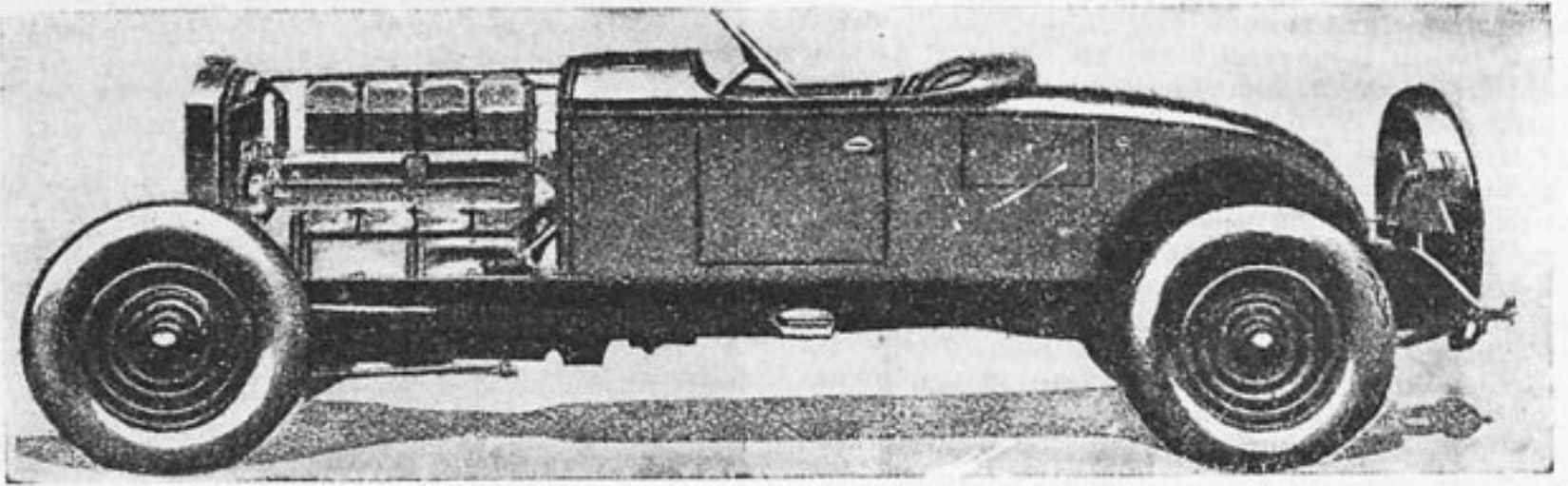
По сообщению представителя Союзкино о планах участия советской кинематографии в кампании комитет отметил внимательное отноше-

ние к ней военной секции (в частности со стороны т. Короля) и постановил просить Союзкино ускорить выпуск хроникальных фильмов, посвященных работе пограничников, лозунгов к картинам и, в особенности, учитывая огромное значение художественного фильма, — срочно выпустить специальную картину на тему о погранохране к ее второй годовщине.

Заслушав план мероприятий секции агитации и печати ЦС, комитет постановил использовать для пропаганды ряд журналов и усилить кампанию в социалистическом секторе сельского хозяйства.

Одновременно решено просить Союзкино включить в план выпуска диапозитивов тему о пограничниках. Для усиления участия литературных организаций в кампании комитет постановил отпустить ЛОКАФу до 3000 руб. на командировки писателей в районы работы погранохраны.

НОВЕЙШИЕ ЛЕГКИЕ ДВИГАТЕЛИ ДИЗЕЛЯ



Семиместный автомобиль Кюмминса с дизель-двигателем

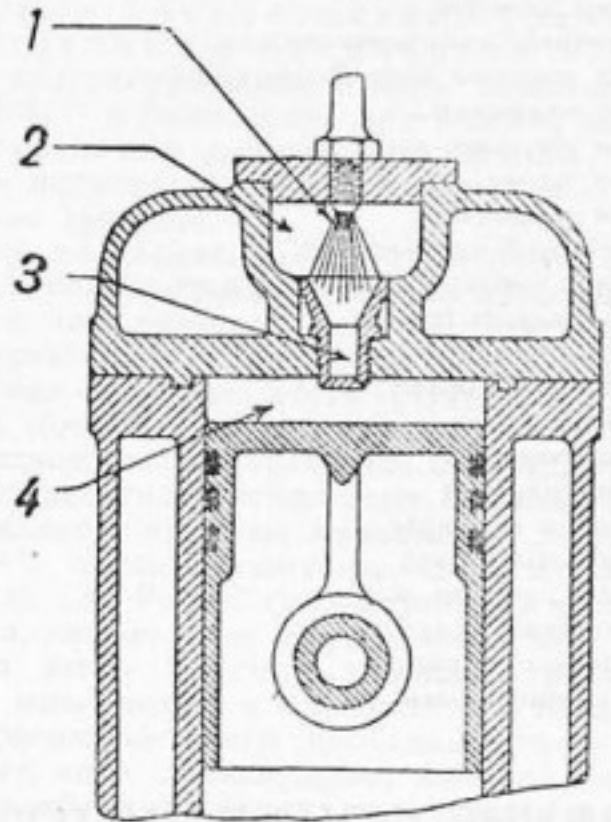
РАЗВИТИЕ дизелестроения является одним из несомненных достижений мировой техники последнего пятилетия. Здесь под термином „дизель“ понимается, конечно, не только узкий тип классического „дизеля“, а вся группа легких двигателей, способных самовоспламенять свою смесь под влиянием высокого сжатия, т.е. без запальной свечи.

Легкие двигатели „дизеля“ дают ряд таких преимуществ, как отсутствие электрической системы зажигания и карбюратора; они легко запускаются в ход и способны работать на любом сорте топлива, чаще всего на нефти, и потому опасность пожара с ними значительно меньше. Это обстоятельство имело решающее значение в развитии авиационных „дизелей“.

Главнейшим, задерживающим рост „дизелей“ фактором был их высокий удельный вес, но за последнее время он сведен к минимуму.

Опишем двигатель „Мерседес-Бенц“. Шесть его цилиндров развивают 70 лш. сил при 1300 оборотах в минуту. Предельное давление воздуха в цилиндрах — 35 атм. Нефть впрыскивается в маленькую предварительную камеру, когда коленчатый вал не доходит 10° до верхней мертвой точки. Здесь часть нефти воспламеняется и расширившиеся газы через специальные дыры в испарителе заполняют главную

камеру горения, где благодаря высокому давлению они горят и расширяются сильнее. Высокое давление в цилиндрах заставляет делать



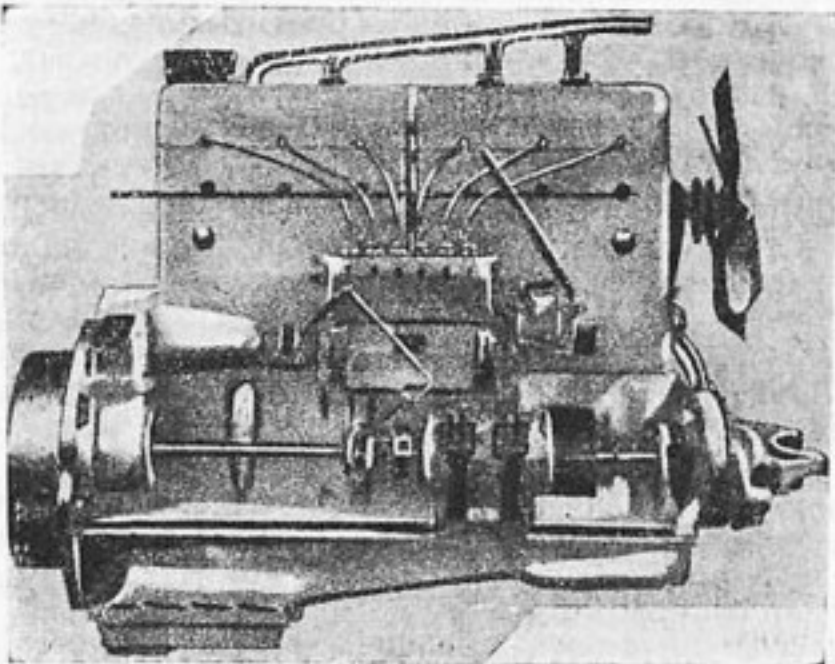
Разрез цилиндра автомобильного дизеля „Мерседес-Бенц“. 1 — впрыскиваемое топливо, 2 — предварительная камера сжатия, 3 — испаритель, 4 — главная камера горения

некоторые работающие детали двигателя более тяжелыми, но в общем разница в весе по отношению к бензиновому двигателю здесь не достигает и 15% для поршней, шатунов и т. п.

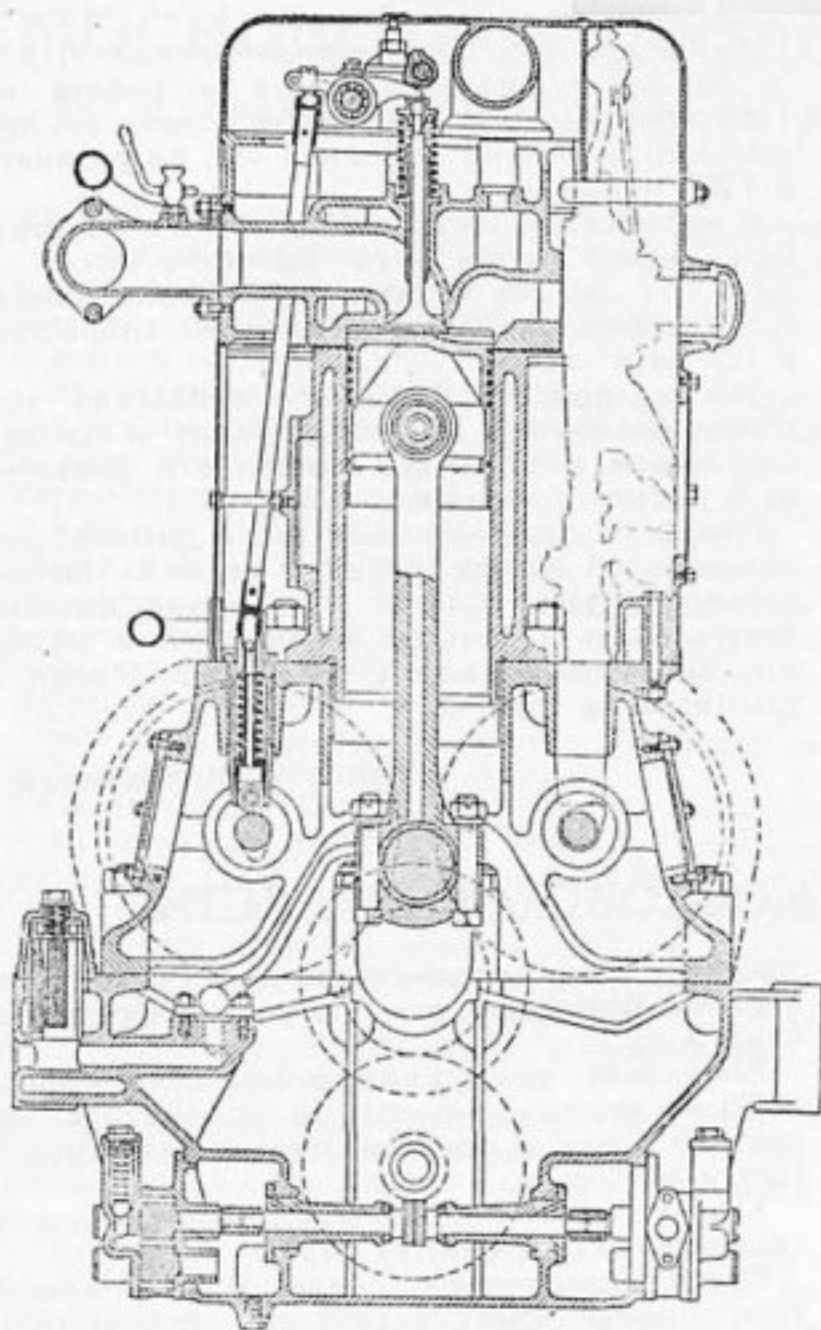
Важнейшей частью двигателя „Мерседес-Бенц“ является нефтяная помпа системы „Акро-Бош“, с большой скоростью и с абсолютной точностью подающая определенные порции топлива в цилиндры под давлением (частичным) в 66,5 атм.

Для пуска двигателя на холоде сбоку каждого цилиндра приспособлен маленький электрический нагревательный прибор. В случае особо больших морозов пуск двигателя производится обыкновенным электрическим стартером.

Германский завод „Линке-Гофман-Буш“ в Бреслау сейчас выпускает пять типов „дизелей“. Самый маленький из них имеет четыре цилиндра



Автомобильный дизель „Мерседес-Бенц“



Поперечный разрез четырехцилиндрового автомобильного дизеля „Линке-Гофман-Буш“ в 50 лш. сил

и развивает 50—60 лш. сил при 1200—1500 оборотах в минуту.

Маленький четырехцилиндровый двигатель (114,5 × 165 мм) работает со сжатием в 32 атм. Цилиндры чугунные, отлиты в один блок. Головки цилиндров состоят из двух частей. Клапаны действуют помощью боковых тяг от кулачкового валика, расположенного в правой части картера. Второй кулачковый валик расположен в левой части картера и служит для приведения в действие четырех нефтяных помп, раздельно питающих цилиндры двигателя.

Двигатель обладает прекрасной гибкостью и работает без дыма на любых скоростях от 250 до 1200 оборотов в минуту. Нормальная его мощность при 1200 оборотах в минуту равна 50 лш. сил, но он способен непрерывно нести перегрузку в 10% и временно — в 20%. Вес двигателя без маховика — 417 кг, а с маховиком — 496 кг.

Подшипники коленчатого вала стальные, гладкие, с бронзовыми вкладышами, залиты баббитом. Коленчатый вал сделан из хромоникелевой стали, шатуны круглого сечения — из алюминиевого сплава. Поршни чугунные. Смазка всюду действует под давлением, даже в поршневых пальцах.

Камера горения имеет очень малый объем и образована главным образом за счет особой выемки в головке поршня.

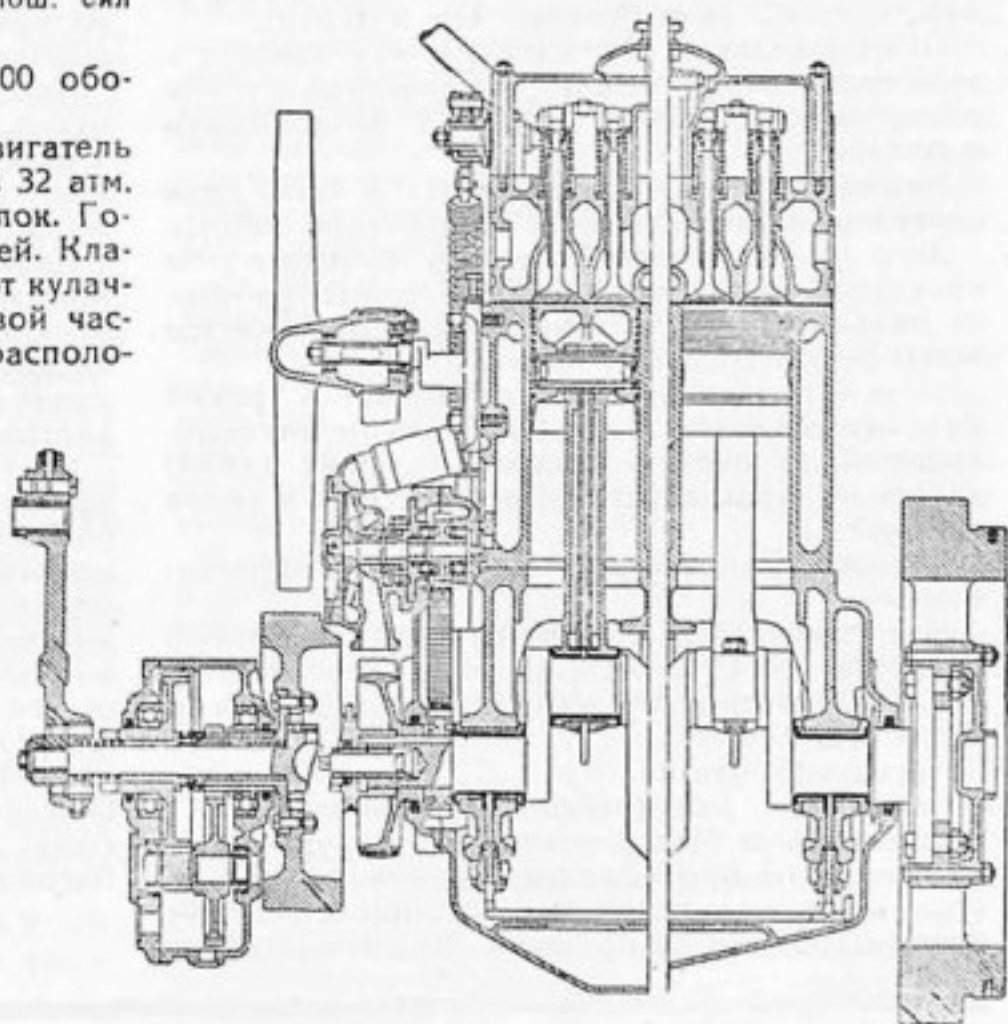
Нефть впрыскивается в горизонтальном направлении отдельной помпой у каждого цилиндра. Нефть поступает из бака через верхнюю трубку в помпе и проходит далее в специальный фильтр. Из фильтра она попадает в горизонтальный канал и далее в полость впрыскивающего клапана.

Когда плунжер помпы гонит нефть под давлением, впрыскивающий клапан поднят от своего седла, и нефть свободно проникает в цилиндр. Начало и продолжительность впуска нефти зависят от движения плунжера помпы. Конец впуска определяется прерывающим клапаном, иголка которого наклонена под углом в 30° к вертикали. Клапан действует от толкателя и ролика, приводимого системой рычагов.

За несколько ходов плунжера помпа целиком наполняется нефтью, и тогда прерывающий клапан открывается наружу и понижает давление на нефть. Моменты действия прерывающего клапана очень широко регулируются помощью эксцентрика и контрольного валика.

Несмотря на некоторую сложность системы питания цилиндров помощью впрыскивающего клапана и помпы, здесь имеются значительные преимущества в смысле устранения всяких потерь мощности двигателя от конденсации нефти в трубопроводах и упрощения надзора за всеми остальными механизмами двигателя.

Шестицилиндровый двигатель в 80—90 лш. сил подобен описанному, более же мощный тип в 150 лш. сил имеет размер цилиндров в 144,8 × 209,8 мм; его цилиндры отлиты парно и коленчатый вал покоится на семи подшипниках.



Продольный разрез автомобильного дизеля „Линке-Гофман-Буш“

Известный шведский инженер Гессельман, работающий над легкими двигателями „дизеля“, недавно сконструировал очень интересный новый тип двигателя, отличающийся от обычных „дизелей“ отсутствием высокого давления для самовоспламенения смеси.

Английская фирма „Ойл Моторс Лимитед“ (в Лондоне), известная постройкой экспериментальных двигателей для компании „Лейланд“, сейчас изготавливает целую серию двигателей Гессельмана. Они строятся также и в Австрии.

Приведенные описания новейших двигателей показывают, что легкие двигатели „дизеля“ уже вышли из стадии экспериментов и заняли значительное место в современной автомобильной промышленности всего мира.

Инж. Кюмминс испытывал свой „дизель“ на семиместном автомобиле, весом в 2500 кг. Автомобиль имел передачу 2,5:1 и шел на дистанцию в 10000 км. Им была показана очень большая скорость, даже на крутых подъемах он показывал 35 км в час. Средний расход нефти равнялся 0,8 на 1 км.

Двигатель был четырехцилиндровый (115 × 150 мм) и предназначался к работе на 1000 оборотов в минуту. На испытании же, при скорости движения в 90 км в час, он развивал и 1200 оборотов.

В марте 1930 г. на известном трэке в Дайтона-Бич второй автомобиль Кюмминс весом в 1800 кг с тем же четырехцилиндровым двигателем прошел 1700 км со средней скоростью в 125 км в час.

Эти два пробега Кюмминса привлекли всеобщее внимание к легким „дизелям“ и явились очередным толчком для усиленного развития их в настоящее время.

Вопрос о создании советского „дизеля“ для автомобилей широко встает в связи с планом автомобилизации Союза. Нам нужно поэтому внимательно следить за всеми шагами развития дизельмоторостроения для автомобилей и тракторов за границей.

Инж. А. Коростелин

„МЕСЯЧНИК ДОРОГИ“ В МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ

Трудовое участие крестьянского населения в строительстве дорог низовой сети в прошлом году предполагалось в Московской области на сумму 6 млн. руб. Выполнено лишь на 2 млн. Такой глубокий прорыв, казалось бы, должен был кое-чему научить. Это относится в равной степени и к работникам Облдортранса и к рикам.

Третий год пятилетки — решающий — по наметке Облдортранса должен стать решающим и на фронте трудучастия населения.

Дорожное строительство по линии трудповинности должно выразиться в этом году в 17 млн. руб., т. е. в 3 раза больше, чем в 1930 г.

Подготовился ли Облдортранс как следует к этой грандиозной задаче, до некоторой степени решающей проблему борьбы с бездорожьем в области?

Нужно ответить отрицательно. Не было даже серьезной агитационно-разъяснительной работы.

Этим можно отчасти объяснить то, что и в этом году трудучастие населения в дорожных работах не налаживается. Выполнено за четыре месяца всего 5% от годового плана.

Вина — только ли Облдортранса? А рики? Как они относятся к важной и жизненно-необходимой (в первую очередь для них самих) работе по строительству дорог и мостов в своем районе?

Нужно прямо сказать: безобразно, наплева-тельски.

Мособлисполком дал рикам ясную и четкую директиву об организации трудучастия населения. Как же они эту директиву выполнили и выполняют?

Несколько фактов.

Бежецкий рик (район деятельности МТС) постановление Мособлисполкома о трудучастии населения не прорабатывал, плана строительства не составил, разъяснительной кампании среди населения не проводил. Аналогично про-

валили у себя кампанию по трудучастию населения Можайский рик, Шагурский, Ивановский и др.

Воловский рик (также район деятельности МТС) не заготовил ни одного бревна для постройки новых и починки старых разваливающихся мостов.

Характерно отношение районной печати и ее содействие строительству дорог.

Орган Талдомского рика „Коллективный труд“ промариновал у себя три недели официальный материал о „декаде дороги“, а по истечении этого срока редакция подшила этот материал в дело, наложив на нем резолюцию: „Поздно“.

Кое-где в риках шевелятся, но медлительно нудно, — еле выполняют 12—20%.

Есть постановление Мособлисполкома от 25 мая: объявить по Москве и области ударный „месячник дороги“.

Период июнь — июль, промежуточное время между севом и сенокосом, является ударным. Все отстающие рики должны подтянуться. К 5% выполненного плана следует довыполнить в течение „месячника“ 70%. Эту задачу ставит Облдортранс перед риками.

Горячее участие в этом „месячнике“ должны принять автодоровские организации Москвы и области. Десятки бригад, тысячи летучек, воззваний, лозунгов, агитпробегов, субботников Автодора, массовое оперативное включение автодоровцев в дорожное строительство, — вот что требуется от Московского областного отдела и районных отделений Автодора.

Лицом к низовым сельским дорогам, к колхозу, МТС, в большинстве расположенных среди бездорожных проселков, — вот что должны стать задачей для риков, дортрансов и Автодора.

А. Златов

МОСКОВСКИЕ АВТОДОРОВЦЫ НА БОРЬБУ ЗА АСФАЛЬТОВУЮ МОСКВУ!

О МОСКОВСКИХ мостовых уже написано много. Значение усовершенствованных дорог и мостовых общеизвестно. И все-таки многие из дорожных органов продолжают пребывать в состоянии покоя.

Капиталовложения в дорожное строительство прошлого года определялись в 9 млн. рублей. В этом году сумма вложений была раз десять пересмотрена. На строительство было отпущено 18 млн. рублей. Потом цифра скатилась к 14 млн. руб. и теперь утверждена, по заявлению Гордорстроя, в 6,5 млн. руб. Такие „скачки“ довели Гордорстрой до того, что его работники не знают, является ли и эта сумма окончательной или нет¹.

Что же предполагается сделать по строительству дорог и мостовых в Москве?

Гордорстрой решил в этом году заняться строительством 49 000 кв. м асфальто-бетонных мостовых, 72 000 кв. м брусчатки, 14 000 кв. м клинкера, 15 000 кв. м клейпфлястера. Кроме этого будут отремонтированы 55 000 кв. м прошлогодних асфальто-бетонных мостовых, устроено новых 140 000 кв. м булыжных мостовых и отремонтировано 100 000 кв. м булыжника.

Выполнимо ли это задание?

На это нужно дать утвердительный ответ.

Однако с подготовкой к выполнению плана строительства положение из рук вон плохо.

Заготовка материалов проходит безобразно. Нехватает цемента, нет асфальтового порошка, битума. Снабжением этими материалами ведает Мосснабсбыт. Но в Мосснабсбыте не спешат — пусть лучше подождут мостовые. Кто-то считает возможным вместо 56 000 куб. м булыжного камня отпустить 5 000 куб. м. Асфальтового порошка требуется 3 700 т. Гордорстрой его не имеет вовсе. Из фонда выделено 900 т. Но и эта цифра явно не реальна, так как эти 900 т еще не получены. Нефтяным битумом № 3 работы обеспечены на 31%⁰. Перспективы строительства явно неутешительны.

В Гордорстрое царит растерянность. Некоторые из руководящих работников разводят руками: „Ничего не сделаешь, нет материалов“. В то же время никто не пробовал по-большевистски взяться за преодоление трудностей, никто не подумал дать Мосснабсбыту жесткие сроки для поставки важнейших материалов. Когда в Гордорстрое узнали, что асфальтового порошка нигде нельзя достать, решено было „усилить“ разработку этого материала, для чего был послан уполномоченный в с. Батраки (около Сызрани).

Завоз материалов поставлен возмутительно: они прибывают по 1—2 вагона. Для перевозки цемента нет лошадей. Работы фактически не начались, за исключением устройства некоторых дорожек в Парке культуры и отдыха.

Вопросы снабжения рабочей силой не разрешены, хотя прошло доста-

точно времени для выполнения заявок. Потребность в 2 000 чел. удовлетворена на 60%⁰. Отменой контракта отдел труда лишил Гордорстрой прошлогодних рабочих. Вербовку рабсилы пришлось начать снова.

Совершенно нетерпимо положение с транспортом. Выделено всего 45 лошадей, а требуется минимум 100. Автотранспорт совершенно отсутствует — Москомтранс взял в эксплуатацию все машины для перевозки разных грузов. Москомтранс не желает знать, что машины Гордорстроя приспособлены исключительно для сыпучих грузов. Перевозки ящиков, овощей и багажа довели машины до того, что половина их стоит в ремонте. Самый важный участок работы — покрытие мостовых асфальтобетоном — срывается из-за отсутствия транспорта.

В более приличном состоянии база механизации Гордорстроя. Машины отремонтированы.

Новейшие достижения западной техники остаются без внимания. Опыт прошлогодних ошибок с приглашением иностранных специалистов... совершенно отбил у Гордорстроя охоту полностью овладеть техникой дорожного строительства. Неудачи с асфальто-бетонными покрытиями до сих пор не изучены. Лаборатория Гордорстроя выделила комиссию для изучения всех причин прошлых ошибок, но до сих пор нет никаких выводов, хотя лаборатория объединилась с научно-исследовательским институтом сооружений.

Клинкеру не уделено никакого внимания. Предполагаемое строительство клинкерного завода в Москве остается на бумаге — у Гордорстроя нет планов, проектов, кредита. Все это — в тот момент, когда дороги остро нуждаются в хорошем материале. Производительность завода также не установлена. Этими фактами не исчерпан список „достижений“ Гордорстроя.

На улицах Москвы часто можно видеть печальную картину, как портятся наваленные вагонами песок, брусчатка, принадлежащие трамваю и райсоветам. Отсутствие всякой договоренности с последними способствует залежанию и порче дефицитных материалов, которые дозарезу нужны Гордорстрою и из-за которых задерживается строительство.

Короче говоря, во всех вопросах дорожного строительства в Гордорстрое царит невероятнейший хаос. Необходимо срочное вмешательство автодорожной общественности, Моссовета, Горисполкома и заинтересованных организаций. Такое положение продолжаться не может.

А. Тах

От редакции. Мы ждем, что Московский Автодор займется, наконец, по-настоящему московскими мостовыми и организует массовую кампанию за усовершенствование дорог.

Редакция считает необходимым, чтобы Мосавтодор взял шефство над московскими улицами.

¹ После сдачи статьи в набор выяснилось, что капиталовложения увеличиваются до 12,5 млн. руб. и соответственно, конечно, изменится весь план.

ЗА ПРОГРАММУ ДОРОЖНЫХ РАБОТ В СОРОК МИЛЛИОНОВ РУБЛЕЙ

Письмо из Ленинграда

УЛИЦЫ Ленинграда покрыты лучшими в Союзе мостовыми. Десятки километров одеты в торцовые и диабазовые одежды. Прекрасные под'ездные дороги соединяют Ленинград с бывшими царскими резиденциями. Но стоит только немного углубиться в область, как мы сталкиваемся с чудовищным противоречием. Дороги испещрены оврагами, холмами, глубокими воронками и дикими глыбами. Есть такие районы (Вытегра, Белоозерск, Кириллов и др.), в которых единственным средством передвижения до наших дней является так называемая волокуша — две длинные, волочащиеся по земле оглобли с перекладиной посередине. „Дороги“ в этих районах могут, пожалуй, уступить лишь полесским болотам.

В этом году в Ленинградской области предстоит великое наступление на бездорожье. Поход кирок, лопат, ломов, стругов „супермогулов“, „гредер-остенов“ и других сложных машин. От подготовленности к этому наступлению зависит его исход.

Нынешний план дорожного строительства должен быть построен на основе учета всех прошлогодних погрешностей.

По официальным данным программа работ по дорожному строительству в 1930 г. была выполнена на 67%. При превышении стоимости работ на 15—20% качество выполненных работ настолько низко, что построенные тракты в ближайшее же время потребуют при эксплуатации увеличенного капиталовложения. Характерно, что ни одна дорога, построенная в 1930 г., не смогла быть в том же сезоне использована. Организационного производственно-финансового плана работ не было. Каждый участок действовал самостийно, без учета работ на всем маршруте. Дорожные машины были распределены так и настолько географически разбросаны, что не обеспечили возможности их использования.

В этом году обновленное руководство Лен-облдортранса прежде всего коренным образом перестроило весь свой аппарат. Капитальное строительство, заготовка материала и весь механический парк выделены в ряд самостоя-

тельных хозрасчетных контор. Связанные договорами, эти организации будут взаимно контролировать друг друга.

В основу стройфинплана легли: максимальное использование местных ресурсов, наибольшая механизация производства, рационализация методов работы, применение новых для Ленинградской области типов покрытий (например, известковое шоссе с применением обеспыливающего материала), строгая очередность работ и т. п.

Впервые Облдортрансом при активном участии общественности была проведена большая работа по мобилизации внутренних ресурсов. Удалось обнаружить огромные запасы материалов и инструментария. Были отысканы ценные снаряды, находящиеся ряд лет в единоличном пользовании крестьян. В Новгороде был найден каток, который два года лежал запечатанным в ящике. Эта мобилизация дала возможность почти полностью покрыть потребность в инструментах и оборудовании.

В основном стройфинплан этого года построен на наибольшем использовании механических снарядов. Благодаря этому, вместо 40 тыс. рабочих потребуется только 20 тыс. Чтобы обеспечить непрерывный процесс производства при выходе отдельной машины из строя механический парк разделен на ряд бригад.

Кроме того бригадный способ работ позволяет концентрировать техническое руководство. По традиции зимой обычно прекращаются строительные работы. Леноблдортранс нарушил этот обычай и в течение зимы построил 40% всех мостов, засыпал болото в два с половиной километра.

Можно сказать, что Облдортранс впервые по-настоящему подготовился к строительному сезону. Однако при всем этом не исключена возможность срыва программы. Первые признаки уже имеются. Ремонт машин произведен крайне неудовлетворительно. Посланные на работу два „коммунара“ через день вышли из строя из-за расплавленных подшипников, стука в моторе и т. п. Уже наблюдаются большие простои автомашин из-за плохой распорядительности.

Общежитие для рабочих содержится безобразно. Наблюдается плохое обслуживание рабочих питанием и т. д. и т. п.

Существует ошибочное мнение, что Ленинград обладает достаточным количеством инженерно-технического персонала. На самом деле обеспеченность Ленинграда дорожно-техническими кадрами незначительна. Созданные восемь техникумов на 1500 человек совершенно не имеют уверенности, что



Во многих местах Ленинградской области еще сохранились „волокуши“

они будут существовать из-за отсутствия твердой финансовой базы. Отдел труда взял на себя снабжение рабочими, но в самый разгар вербовки отказался. Будет ли обеспечено дорожное строительство рабочими — неизвестно. Правда, ожидается приезд с Украины тысячи грабей со своим инвентарем. Кроме того предполагается впервые пустить 500 конных лопат, которые также заменят известную часть рабочих. Однако, угроза в нехватке рабочей силы велика и тут нужно сейчас же проявить громаднейшую инициативу и энергию.

Если капитальному строительству уделяется в Ленинградской области большое внимание, то эксплуатация дорог находится в явном загоне. На ремонт дорог отпущено всего 400 тыс. руб., в то время как в 1924 г. было ассигновано 1400 тыс. руб. Этот разрыв, эту ошибку необходимо исправить.

Трудовое участие населения в прошлом году должно было выразиться в сумме двух миллионов рублей. В этом году участие населения в дорожном строительстве увеличивается в пять раз. Такой размах потребует широкого развертывания массовой культурно-политической работы, к которой должны быть привлечены отдел народного образования, профсоюзы, Автодор. Пока их работа ограничилась только совместным выпуском листовки. Объявлен конкурс на лучший район по выполнению трудучастия; многие пункты уже вступили в конкурс. Семьдесят процентов районов к середине апреля представили планы дорожного строительства. Этим, однако, удовлетвориться нельзя. План должен быть доведен до каждого колхоза, до двора.

Но если основная масса районов деятельно взялась помочь дорожному строительству, то встречаются и такие районы, которые, повиди-

мому, задались целью сорвать строительство. Десятки актов, протоколов и отношений за соответствующими исходящими номерами составляют яркую бюрократическую симфонию на фоне „борьбы за человека и рабочую лошадь“. В глубокомысленных канцелярских творениях районные работники всячески изощрались противодействовать нормальной работе дорожных участков то путем предоставления права вербовки рабгужсилы „лишь из числа нетрудоспособных граждан“ (Кингисеппский район), то путем переброски рабгужсилы с дорожных участков на другие работы (Псковский район). И это — несмотря на категорическое телеграфное распоряжение Леноблисполкома, воспрещающее перебрасывать рабгужсилу с дорожного строительства.

Без сомнения, приведенные нами печальные факты не могли бы иметь места, если бы автодорская общественность своевременно забила тревогу. Но можно ли говорить о каком-либо участии Автодора в дорожно-строительной жизни района, когда обширные повестки заседаний президиума областного Автодора ни разу за последние полгода не были обременены дорожным вопросом? На созванное дорожной секцией областного Автодора совещание для отчета Облдортранса явилось 3—4 человека...

Автодор должен помнить, что за срыв строительства он отвечает наравне с работниками Облдортранса. Программа строительства в 40 млн. руб. грандиозна. Она должна быть осуществлена — это бесспорно. В значительной степени успешное завершение программы будет зависеть от того, насколько энергичной и интенсивной окажется помощь Автодора.

Ленинград

Арк. Млодик

ЧТО ДОЛЖЕН ЗНАТЬ ПОДПИСЧИК ЖУРНАЛА „ЗА РУЛЕМ“

1. Согласно постановлению СНК от 16 августа 1930 г. прием подписки и доставка всех периодических изданий сосредоточены на почте.

2. Редакция журнала и издательство подписку не принимают и посылать переводы в издательство не следует.

3. Случайно поступившие в издательство переводы передаются почте, что замедляет выполнение заказов.

4. Подписку следует сдавать **ИСКЛЮЧИТЕЛЬНО** на местную почту или письмоносам не позже срока, установленного местной почтой. Подписка, сданная позже, переносится на следующий месяц.

5. По всем вопросам, связанным с неполучением или неаккуратной доставкой журнала, следует обращаться **ТОЛЬКО НА ПОЧТУ**, куда сдана подписка. При неуспехе — в Центральное бюро жалоб Газпочтамта в Москву (Москва, Мясницкая, 26).

6. Издательство никаких изданий не рассылает. Газетный почтамт в Москве получает издания непосредственно из типографии и рассылает в местные почтовые предприятия, которые производят доставку изданий подписчикам.

7. В виду многочисленных недоразумений с доставкой изданий президиум ЦКК ВКП(б) и коллегия НК РКИ от 9 мая с. г. предложили Наркомпочтелю СССР в месячный срок упорядочить работу Газпочтамта.

Этим же постановлением устанавливается строгая ответственность лиц, ведающих экспедицией печати, за несвоевременную доставку подписчикам.

8. Оказывайте содействие почте в упорядочении доставки изданий: подписывайтесь заблаговременно и **ТОЛЬКО НА МЕСТНОЙ ПОЧТЕ**, своевременно заявляйте (почте же) о неполученных изданиях; при злостных случаях сообщайте в Центральное бюро жалоб Газпочтамта в Москве.

ВСЕСОЮЗНЫЙ ДОРОЖНЫЙ КОНКУРС

НЕ ПОВТОРЯЙТЕ ОШИБОК ПРОШЛЫХ ЛЕТ

ДО СИХ ПОР работа по дорожному конкурсу развертывается на местах слабо. Еще целый ряд областей не включился в конкурс, еще много районов не осознали важности этой кампании.

Центральный штаб по проведению дорожного конкурса неоднократно указывал краевым, областным отделам, районным организациям и коллективам Автодора на необходимость самого активного участия в проведении конкурса, широко содействуя успешному выполнению планов текущего дорожно-строительного сезона.

Отделы Автодора должны были, казалось, с энтузиазмом включиться в эту боевую кампанию, напрячь все силы для преодоления трудностей, мешающих успеху дорожного строительства. Отделы Автодора через свои низовые организации должны были создать головные отряды автодоровцев, которые бы ринулись на штурм бездорожья, увлекая за собой массы колхозников, бедняков и середняков, и по-ударному выполнили бы планы дорожных работ.

Но, к сожалению, большинство местных организаций Автодора, по примеру прошлых лет, недооценивает колоссального значения дорожного строительства. Ошибки 1929 и 1930 гг. их почти ничему не научили. Пассивность, а зачастую и полное бездействие отделов Автодора может и в этом году привести к огромным провалам.

Центральный штаб больше чем за два месяца работы имеет очень ограниченные сведе-

ния о ходе конкурса на местах. Еще неизвестно всюду ли созданы конкурсные комиссии, их состав, как они работают, что сделали и что намечают сделать в ближайшее время. Даже те сведения, которые поступают, не носят систематического характера. А между тем штаб нуждается в постоянной информации, на основании которой он мог бы учитывать результаты работы и осуществлять необходимое руководство.

В последнем письме всем отделам и отделениям Автодора штаб указал, что „по степени участия в проведении конкурса Центральный совет Автодора будет судить о качестве всей работы своих филиалов“. Об этом нужно твердо помнить местным организациям, задача которых мобилизовать все силы и средства, чтобы выйти в конкурсе на лучшее место.

Приводимые в дальнейшем примеры активной работы отдельных дорожных участков, райисполкомов, сельсоветов и коллективов Автодора свидетельствуют о том, что не всюду затишье, не везде пассивное, безразличное отношение к дороге.

Отстающие области и районы должны немедленно подтянуться, равняясь в своей работе по передовым. Работу по конкурсу необходимо особенно широко развернуть в тех районах, где сейчас проводятся месячники борьбы с бездорожьем.

При инициативе, упорстве и четкой организованности мы выполним планы дорожного строительства.

УРАЛ ДОЛЖЕН ИМЕТЬ ХОРОШИЕ ДОРОГИ

В системе Урало-Кузнецкого комбината безрельсовый транспорт призван сыграть огромную роль. Уже в этом году Урал получает 6 тыс. автомашин, а к январю 1932 г. здесь будет в действии больше 60 тыс. автомобилей, не считая мотоциклов и тракторов.

А между тем темпы дорожного строительства на Урале пока совершенно не соответствуют большевистским темпам создания мощного Урало-Кузнецкого комбината.

К концу пятилетки большой Урал должен иметь больше 18000 км улучшенных дорог, а имеет пока 440.

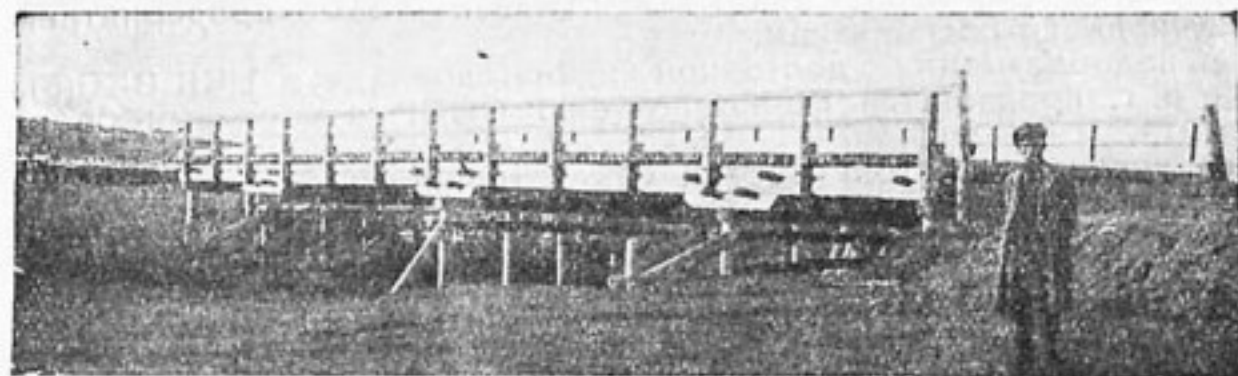
Таким образом, к началу третьего решающего года дорожная пятилетка выполнена здесь лишь на 2,3%.

В этом году на строительство дорог затрачивается до 3 млн. рублей. Надо привлечь к дороге внимание сельсоветов и колхозов Урала, которые заинтересованы в постройке хороших дорог. Надо мобилизовать необходимое количество рабочих рук. Теперь на строительстве вместо 14 тыс. человек работают только 2 тыс.

Уральский областной отдел Автодора имеет колоссальное поле для приложения своей инициативы. Нужно только действовать энергично, не теряя ни одного дня. Надо организовывать бригады помощи, привлечь к борьбе за выполнение дорожного плана местную печать, которая на это охотно пойдет, надо широко пропагандировать задачи всесоюзного конкурса, создав во всех районах Уральской области работоспособные комиссии.

Помимо премий по всесоюзному конкурсу Главдортранс выделил Уралу 3 премии общей суммой в 9000 рублей; премии местного значения установлены и Уральским облдортрансом.

Урал должен быть и будет в первых рядах по строительству дорог.



Нижегородский крайисполком на одном из своих последних заседаний вынес ряд чрезвычайно важных постановлений по докладу о состоянии дорожного хозяйства в крае.

Крайисполком признал работу по дорожному строительству ударной и объявил месячник по борьбе с бездорожьём, одновременно включившись во всесоюзный дорожный конкурс.

Для практического руководства работой при крайисполкоме создается комиссия пяти. В рай-

онах с той же целью будут созданы районные штабы, а при сельсоветах — комиссии исполнения.

Редакциям „Нижегородской коммуны“, „Советской деревни“ и „Ленинской смены“, а также всем районным газетам крайисполком предложил широко популяризировать на своих страницах задачи месячника борьбы с бездорожьём, а также задачи и условия дорожного конкурса.

Дорожная пятерка должна будет в ближайшее время разработать вопрос о создании местного премиального фонда.

ЛЕНИНГРАДСКАЯ ОБЛАСТЬ ВКЛЮЧИЛАСЬ В КОНКУРС

В конце марта Ленинградский облдортранс включился в конкурс на лучшее проведение дорожного строительства. Помимо премий, установленных по всесоюзному конкурсу, облдортранс установил также премии местного значения. Среди них 8 автомобилей — лучшим райисполкомам, 15 радиоприемников — лучшим сельсоветам; 3 трактора, 2 дисковых бороны — лучшим колхозам; одно переходное знамя имени обкома ВЛКСМ и 20 велосипедов — лучшим комсомольским ячейкам.

Конкурсная комиссия из представителей облисполкома, Автодора и Дортранса поставила перед участниками конкурса следующие требования:

1. Довести до каждого сельсовета и двора планы работ по трудовому участию населения в дорожном строительстве.

2. Полностью и своевременно выполнить программы дорожно-строительного сезона.

3. Создать коллективы Автодора в тех районах, сельсоветах и колхозах, где они еще не организованы, и привлечь все автодорожские организации к участию в дорожном строительстве.

По-большевистски развернули подготовитель-

ную работу и одними из первых включились в конкурс Валдайский, Мясинский, Вытегорский и Островский районы. Всего к середине мая включилось в конкурс 36 районов, остальные 53 пока отделяются молчанием.

В этом году в Ленинградской области должно быть проведено работ по трудовой дорожной повинности на 10 млн. рублей, т. е. значительно больше, чем в прошлом году. Это с особенной остротой ставит перед каждым райком, сельсоветом, колхозом, комсомольской ячейкой и автодорожским коллективом задачу обеспечения строительства рабочей силой, транспортными средствами, строительными материалами и задачу четкой организации работ на основе широкого соцсоревнования и ударничества.

Отдельные дорожные организации Ленинградской области показывают хороший пример. Рабочие и техперсонал 19 участка объявили себя ударниками и вызвали на соцсоревнование 12 эксплуатационный дорожный участок. Показатели соревнования — перевыполнение производственной программы, снижение себестоимости строительства, без ухудшения качества, не менее чем на 10%.

АХТИНСКИЙ РИК — ОДИН ИЗ ПЕРЕДОВЫХ

В прошлом номере журнала мы сообщали, что Ахтинский рик Дагестанской республики, включившись в конкурс, вызвал на соревнование Касум-Кентский и Рутульский рики.

В заключенном договоре он взял на себя ряд серьезных обязательств. Эти обязательства рик выполняет по-ударному.

В первой же сводке ахтинцы сообщают:

— За прошедшую декаду при всех сельсоветах организованы комиссии содействия. Между отдельными советами заключены договора на социалистическое соревнование. Значительно увеличилось число аульных коллективов Автодора и растет количество членов организации. От различных постановок и путем пожертвований собрано 30 тыс. руб.

УДАРНЫЙ СЕЛЬСКИЙ КОЛЛЕКТИВ

Залазнинский сельский коллектив Автодора, Омутнинского района, узнав об организации дорожного конкурса, поставил этот вопрос на обсуждение общего собрания и объявил себя ударным.

Интересно заявление, которое прислало в редакцию бюро этого коллектива.

— Просим редакцию зачислить наш коллектив на Всесоюзный конкурс-смотр. Мы все как один выйдем на работу и по-ударному построим за летний период хорошую дорогу. Кроме этого, мы берем на буксир сельсовет, комсомольские организации и колхоз „Ясное утро“

КАЖДЫЙ ДОРОЖНЫЙ ТЕХНИК, КАЖДЫЙ АВТОДОРОВЕЦ

ДОЛЖЕН БЫТЬ УДАРНИКОМ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА!

БЕЗ РУКОВОДСТВА, БЕЗ ОРГАНИЗАЦИИ

Челябтракторострой

ШИРОКО развернулось строительство тракторного гиганта. На огромной площади разбросались его строительные участки — участок промстроительства, жилстроительства, складов, опытного завода и ряд других строителей. Под капитальным строительством с его 56 кварталами и 26 улицами, намечаемыми по генеральному плану, будет занято 3 858 000 кв. м, участок промстроительства с площадкой для основного и опытного заводов займет 1 290 000 кв. м и под временное строительство с 15 кварталами и 11 улицами занято 696 750 кв. м. Вся площадь строительства, таким образом, равна 584,5 га.

Огромный город!

Здесь строится гигант мировой величины, мощный завод, рассчитанный на ежегодный выпуск 40 тыс. шестидесятисильных тракторов, типа „Катерпиллар“, остро необходимых колхозным и совхозным полям.

Всего лишь год назад в 3—4 километрах за чертой города было чистое поле. Не было и дорог. Теперь там вырос, заслонил горизонт и разбросал широкие колеи дорог новый чудесный героический городок, сегодня с 12-ю, а через месяц с 20-ю тысячами жителей.

Несколько слов о Челябинске. Что осталось от его старой приземистой купеческой осанки, от его обломовской тиши, нарушавшейся лишь звоном кандалов новой партии каторжников, следовавших через Челябинскую пересыльную тюрьму!

Челябинск сегодня — город героического размаха социалистической стройки. И стройки не только тракторного гиганта, но и ряда других мощных предприятий. Только за один год население Челябинска возросло с 60 до 180 тысяч.

Но стройка тракторного завода довлеет над остальными новостройками. Размах строительства здесь шире, по-большевистски решителен. Поэтому и энтузиазм строителей здесь поднимает на невиданную высоту потоки встречных норм и рационализаторских предложений.

Но каким обидным диссонансом звучат отдельные неполадки в ходе общей гармонии строительного порыва!

Центральный совет Автодора во второй половине апреля командировал на Челябтракторострой бригаду для ознакомления с ходом строительства и обследования работы местных организаций Автодора под углом проверки того, насколько эти организации активно содействуют успешному окончанию строительства.

В процессе своей работы бригада выявила целый ряд безобразий как в ходе самого строительства, так и в отношении „руководства“ этим строительством со стороны ВАТО.

Вследствие близорукости и нежелания считаться с огромным значением тракторного завода, это строительство „без стеснения“ было вычеркнуто из числа ударных, ему были урезаны ассигнования, что поставило его перед

необходимостью разбазаривания материалов, механизмов и роспуска рабочих.

Даже после того, когда все лимиты были установлены и ассигнования утверждены, в „руководстве“ ВАТО было много тормозящих нормальный ход строительства моментов.

Особенно много курьезов, граничащих с прямым издевательством над нуждами строительства, имело место в части снабжения ЧТС строительными материалами.

Примеры. 1. Строительству „дозарезу“ требуется 30 тыс. кубометров пиломатериалов. ВАТОснаб, имея в своем распоряжении 129 500 кубометров, выделяет для ЧТС 2 500 кубометров, или 2⁰/₁₀ своего фонда.

2. Железо с завода „Красный Октябрь“ отправляется в адрес ЧТС не железной дорогой, с доставкой через 10—14 дней, а водным путем через Пермь и Уфу, со сроком доставки не менее 2 месяцев.

3. Строительство нуждается в толе и руберойде — бараки выстроены, крыть нечем; строительство дает заявки, пишет письма и телеграммы. После долгого молчания ВАТО шлет мудрый совет „в виду недостатков фондов по толю и руберойду предлагается использовать для покрытия кровли железноль, руководствуясь прилагаемой к этому инструкцией“. Инструкция же в свою очередь рекомендует „железноль для покрытия разных крыш, в том числе толевых и руберойдных, как средство, закупоривающее отверстия и предохраняющее от действия сернистых газов“.

4. ВАТО „советует“ не применять в строительстве цемент, а заменить его трепелом. Инструкция же по этому поводу замечает, что трепел пригоден только для сырых грунтов, каковых, к несчастью (действительно уж!), на строительстве не имеется.

Таких примеров можно было бы привести бесчисленное количество. Но, надо полагать, и этих достаточно, чтобы сделать заключение о качестве руководства чиновников из ВАТО.

Для того чтобы „проталкивать“ в ВАТО заявки на снабжение строительства материалами последнее имеет в Москве специальное представительство, конечно, с приличным штатом служащих, в противном случае, как выражаются работники ЧТС, — „ВАТО с'ест“.

При полной производительности будущему заводу потребуется около 500 тыс. тонн качественного металла. Подготовка же сырьевой базы со стороны ВАТО проводится слабо. Кроме формального прикрепления Златоустовского и Надеждинского заводов ничего не сделано.

Так обстоит дело снабжения строительства материалами. Не лучше обстоит дело и в других областях.

ВАТО не удосужилось оказать конкретного содействия ЧТС в важнейшем для основного завода вопросе — подготовке кадров. Кроме редких циркуляров и беспощадного урезывания ассигнований — ничего. ЧТС была пре- ставлена смета

на заочное обучение в размере 98 тыс. руб., — ВАТО сократило ее до 30 тыс. руб.

ВАТО не помогло строительству и в деле постановки работы по рабочему изобретательству, вследствие чего местные брызги, что называется, варятся в собственном соку.

Особенно безобразно благодушно ВАТО отнеслось к вопросу организации конкретного технического контроля в части эксплуатации строительством дорогостоящего импортного оборудования. Здесь руководство свелось к простому посредничеству в части приобретения этого оборудования за границей. А заняться было чем! Но об этом ниже.

Форменным образом заедает строительство и Госпроектстрой и другие проектные организации.

Госпроектстрой с огромным запозданием (свыше 3 месяцев) выполнил рабочие чертежи для основных цехов будущего завода.

Но это еще полбеды. Беда в том, что эти проекты удорожают стройку против тех норм, которые установлены директивами правительства о применении облегченного и удешевленного строительства. Проекты несомненно подлежат переделке, а это в свою очередь вызывает новую задержку в строительстве основных цехов.

Проектбюро ЧТС до сих пор не может получить от Госпроектстроя необходимых показателей (размеры оборудования и т. п.), благодаря чему задерживается проектирование насосной станции промучастка.

В этом оригинальном „соревновании“ не отстают и другие проектирующие организации. Так, институт кадров третий месяц задерживает составление и высылку ЧТС эскизных проектов зданий ФЗУ, а Котлотурбина задерживает составление проектов здания центральной котельной основного завода.

О Челябинском железнодорожном узле писалось и говорилось особенно в последнее время не мало. Этот узел в его настоящем положении — серьезный тормоз для успешного строительства гигантов Челябинского района и Урало-Кузбасского комбината. Без коренной реконструкции и необходимого перелома в темпах эксплуатационной части дороги Челябинский узел в ближайшие месяцы станет тем „проклятым“ узлом, который невыразимо запутает колоссальный поток грузов, следующих через него. Челябинский узел, являясь стыком потока грузов для челябинских и магнитогорских новостроек, должен пропускать ежедневно не менее 2500 вагонов, теперешнее же состояние его позволяет пропустить лишь 1500 вагонов. К тому же не мало „казусных случаев“. Так, для ЧТС в среднем за сутки прибывает до 150—180 вагонов и не бывает дня, что бы не было „ошибок“: грузы прибыли — документов нет, получены докумены, грузы где-то застряли. Систематически наблюдаются случаи засылки отдельных грузов на другие станции (угловое железо, оборудование). Понятна та тревога, которая поднята и ЧТС и всеми партийными и советскими организациями Урала о невозможности оставить Челябинский узел в его теперешнем состоянии.

Все это — моменты, так сказать, объективного порядка.

Но на ряду с этим тянется длинная цепочка

„неполадок“ „неувязок“, которые управление строительством ни в какой мере не может оправдать „объективными причинами“.

Если ВАТО ничего не предприняло в отношении технического контроля за эксплуатацией импортного оборудования, то что сделано в этой части самим строительством? Почти ничего. Строительство не сумело поставить рациональное использование дорогостоящих импортных станков и строймеханизмов, в результате чего станки и механизмы, особенно последние, используются безобразно.

До последних дней не ведется сколько-нибудь приличного учета механизмов, отсутствуют сведения о их происхождении и стоимости. Ремонтно-механический комбинат, в ведении которого до апреля находились эти механизмы, отослался к ним (как впрочем относится и теперь еще к импортным станкам своего цеха) „хуже, чем хозяин к паршивой собаке“, как правильно заметил один из товарищей в механическом цехе.

Нет плана эксплуатации механизмов, нет и учета их работы. Строительство не обеспокоено чрезвычайно низкой производительностью механизмов, колеблющейся (на участке промышленности) от 22 до 28%, и большим количеством механизмов, вовсе не используемых на работе.

Получить относительно верные сведения о средне-суточном количестве машин, находящихся в эксплуатации и простаивающих „без дела“, невозможно, но на складах строительства долгое время залежалось 70—80 механизмов, из них до 30 сложных импортных (деррики, краны, грузоподъемники), якобы, за отсутствием работы.

Не важно дело и с организационной стороны. В части эксплуатации — механизмы, работающие на участках, находятся в распоряжении ремонтно-механического комбината, а платформы к ним — в ведении участка; то же с персоналом, обслуживающим механизмы и платформы, все это влечет за собою несложность работы и вызывает совершенно излишние простои механизмов.

В результате широко практиковавшейся „обезлички“ механизмов в процессе работы не осматривают, не проверяют и после работ оставляют их без всякого надзора.

Сводок об аварийности механизмов также не имеется, но по сведениям старых работников случаи аварийных поломок часты. Авария происходит, главным образом, из-за невнимательности, неосторожности, небрежности и преимущественно из-за неподготовленности водителей к управлению механизмами. От неумелого обращения со строймеханизмами они быстро изнашиваются и производительность их падает. По заявлению специалиста по механизмам, ведающего закупкой их за границей (главным образом в Германии) на складе „валяются“ 5 аппаратов для пульверизационной окраски только потому, что „с ними ни умеют обращаться“.

Курсы по подготовке мотористов набраны без участия работников механизации из числа желающих, без учета их квалификации. Естественно, что курсы укомплектованы почти на 95% из среды строительных рабочих и с разнообразнейшими специальностями в прошлом (чернорабочие, официанты, рассыльные, машинистки, курьеры, кипятыльщики и т. п.). Один из наборов этих курсов при сроке обу-

чения в 2¹/₂ месяца выпущен, и в подавляющем большинстве курсанты, вследствие слабой подготовленности, возвращены в „первобытное“ состояние (чернорабочих, землекопов).

Специальных инструкторов по управлению механизмами и уходу за ними нет. Имеющиеся два инженера по эксплуатации занимаются инструктажем „между прочим“, поскольку в их прямые обязанности входит ремонт механизмов, установка их и запуск.

„Предстоит закупка около сотни сложных импортных механизмов“ заявляют работники строительства. А с подготовкой кадров — попрежнему.

В последний месяц из состава ремонтно-механического комбината выделен подготовленный отдел механизации и реорганизован в самостоятельный отдел. При организации этого отдела никто не позаботился обеспечить его специалистами и работниками, знакомыми с элементарными правилами эксплуатации механизмов. В результате как отдел, так и механизмы за все время, с первых чисел марта до последних дней, находились в полнейшем забвении.

ВАТО в части использования механизмов никакой помощи не оказывало и обмена опытом с другими строительствами в должной мере и с должным вниманием не организовало, если не считать одной слабенькой попытки: в этом году на Днепрострой были командированы на месяц инженер и 8 рабочих для обучения управлению сложными импортными механизмами. Согласно инструкции ВАТО 4 рабочих должны были получить опыт работы на механизмах... которых, как позже оказалось, ЧТС не имеет и приобретать не собирается, а двое рабочих на паровых котлах, которых ЧТС также не имеет. В результате шесть рабочих вынуждены были по возвращении с Днепростроя обратиться к исполнению своей прежней работы.

Ремонтно-механический комбинат, в ведении которого до последних дней находились строймеханизмы, не сумел также наладить использование импортных станков своих цехов. Станки эти используются исключительно безобразно. Около 20% простаивает. Новенькие станки уже покрыты ржавчиной, опутаны слоем пыли и грязью. Часты поломки станков, иногда небрежность, переходящая в вредительство (19 апреля токарь в течение одного дня сломал 2 импортных станка).

„Режет“ строительство и рабсила. Управление неизменно твердит о нехватке рабочих, и в период размаха строительных работ, особенно в третьем квартале этого года, намерено нанять дополнительно 12 500 рабочих. Эта цифра приводит в сильнейшее недоумение при безобразном использовании строительных механизмов. К тому же план потребности рабсилы на 1931 г. составлен по старому урочному положению; по тому же положению исчислены и нормы выработки. Новых всесоюзных норм выработки для ЧТС, видимо, не существует. Принять во внимание новые нормы управлению строительством все же придется, так как старый план имеет в виду перерасход рабсилы почти на 30%.

Поток встречных норм и планов также опрокидывает все расчеты мудрецов из планового

отдела ЧТС. Рабочие жилстроительства, в результате обсуждения стройпланов участка, нашли, что этот план значительно „переборщил“ в отношении рабсилы и вместо потребности рабсилы по участку в 1836 чел. выдвинули встречный на 1283 чел. (при единых нормах 1372 чел.); управление строительством предложило установку арматуры в среднем по 160 кг на одного рабочего, а встречные нормы арматурщиков дают 400 кг и т. д. и т. п.

Нарастающая волна встречных норм ударничества и соцсоревнования смывает все планы и нормы допетровского урочного положения и понудить горе-плановиков скорее взяться за переделку своих планов, а администраторов — за правильное распределение рабсилы.

„Зато“ строительство чрезвычайно огорожено огромным штатом служащих. Отношение служащих к общему числу рабочих равно 1:4.

Не лучше дело и с подготовкой кадров как для самого строительства, так и основного завода.

Сменное не так давно оппортунистическое руководство (помнач по труду и завкадрами) несомненно оставило „наследство“, над которым партийным и профессиональным организациям надо основательнейшим образом поработать, вытряхивая и выколачивая из всех щелей многих учебных единиц строительства ставку на самотек, наплевательское и формальное отношение к подготовке кадров. Горький урок Сталинградского тракторного к этому обязывает!

Капитальные вложения в Челябинское тракторное строительство запроектированы в крупной сумме — 268 млн. руб. Отсюда и крупные размахи. Но это ни в коей мере не может оправдать отдельных, под час незначительных, но в сумме огромных расточительств. Например, строительство имеет 63 автомашины. Из них за I квартал систематически простаивало от 30 до 35 машин по причине скверного состояния под'ездных путей на участках и на пред'явлении грузов.

Тем не менее управление не озаботилось организовать переброску на строительство рабочих, проживающих в городе, а предпочло выплачивать по 20 коп. в день за „дальность“. По данным производсовещания управления таких выплат только за период май — сентябрь строительство должно будет произвести свыше 121 тыс. руб. Проще говоря, пустить по ветру до 20 многотоннажных автомашин...

* * *

Много других неполадок и ошибок, которых никак не оправдать „объективными“ причинами имеет ЧТС. Мощная волна ударничества и соцсоревнования, под'ем энтузиазма строителей, поток встречных норм и рационализаторских предложений опрокинет эти неполадки, перекроет проявляющиеся на отдельных участках строительства „установки“ на удлинение сроков и удорожание стройки и поднимет всю массу строителей на борьбу за успешное окончание строительства и пуска тракторного не только к сроку, установленному правительством, но и раньше его на 2—3 месяца.

Этого требует социалистическая перестройка сельского хозяйства.

Знала ли автодоровская организация ЧТС о всех этих неполадках? Сигнализировала ли она о них, мобилизовала ли общественность на борьбу с ними?

Автодоровская организация строительства, насчитывающая до 2000 членов, палец о палец не ударила для борьбы с безобразиями. Она преспокойнейше бездействовала, лишь в редких случаях мобилизуя автодоровцев на „срочный“ ремонт машин для городского отделения Автодора.

Ни автодоровская организация ЧТС, ни городское отделение никакого участия в строительстве не принимали и никакого содействия ему не оказали.

Не проявила себя организация даже при постройке гаража завода. Гараж строился по проектам, разработанным в Москве без участия непосредственных работников автотранспорта ЧТС (преимущественно членов Автодора). К началу стройки раздавались отдельные голоса протеста этих работников против недостатков проектов. Но автодоровская организация не возглавила этого протеста, не добились внесения в проекты нужных поправок. В результате — новый гараж, рассчитанный на 50 машин, не обеспечивает стоянкой весь автотранспорт

будущего завода и совершенно не имеет запасных выездов и помещений для капитального ремонта.

Ничего не предпринято Автодором и по дорожному строительству на ЧТС.

Наметки планов дорожного строительства имеются, контрольные цифры затрат (около 3 млн. руб. только на текущий год) установлены, но к строительству дорог ЧТС приступить не может, якобы за отсутствием рабочей силы. Автодор не мобилизовал общественность на эту работу. Так благодушно бездействуют автодоровские организации ЧТС и Челябинска вместо содействия успешному окончанию строительства и пуска завода.

Г. Коротков

г. Челябинск, май, 1931.

(Бригада ЧТС. Автодора)

Р. С. Решение ЦК партии от 29 апреля о Челябинском тракторострое коренным образом меняет положение. Строительство освобождается от связывавших его пут „руководства“ ВАТО.

Чистка аппарата ВАТО несомненно вскрыет внутренние пружины, приводящие в действие тормоза и руки чиновников, направляющие их.

Г. К.

ПРОЛЕТАРИИ НИЖКРАЯ, НА БОЛЬШЕВИСТСКИЙ ШТУРМ ЗА ПУСК АВТОЗАВОДА!

НИЖКРАЙИСПОЛКОМ, крайсовпроф и крайкомпартии об'явили „месячник помощи автозаводу“ с 14 мая по 14 июня.

Как известно, строительство автозавода испытывает острую нужду в рабочей силе.

Слабый приток вербованных наряду с утечкой кадровиков-строителей ставит под угрозу все строительство.

Из общей суммы затрат на строительство во II квартале в 25 млн. рублей в апреле программа выполнена лишь на... 2 млн. рублей.

До сего времени нет должного перелома в темпах строительства, апрельская программа сорвана. Поэтому май и июнь об'явлены месяцами штурма.

Подготовка к монтажу и сам монтаж оборудования ведутся медленно и не отвечают требованиям, пред'явленным партией и правительством.

Нужна боевая мобилизация всех сил и средств, нужна большевистская борьба за выполнение заданий на каждый день. Нужно раз и навсегда покончить с прорывами. На ударной стройке не должно и не может быть места прорывам!

Пролетарии Нижнего, Канавина, Сормова, Дзержинска и ближайших колхозов живо откликнулись на призыв о помощи. Митинги на этих заводах говорят об одном: „Не менее как один выходной день каждый рабочий отдает автозаводу! Не допустим срыва работ на автогиганте!“

Рабочие некоторых заводов („Гудок Октября“, „Двигатель революции“) заявили: „...Не один выходной день, а сколько потребует стройка, отдадим автозаводу!“

Начиная с 14 мая, рабочие Нижнего стали работать на автозаводе.

Ежедневно поезда и пароходы привозят на стройку тысячи энтузиастов-рабочих.

За первую декаду (с 14 по 23 мая) на автозаводе работало 34 735 рабочих.

Главнейшими работами за эту пятидневку были: уборка стройплощадки, сбор лома, разгрузка судов в гавани и земляные работы. Индустриальные рабочие используются по специальности (паровозное депо, механические мастерские). Заработок за декаду составил 146 119 руб.

Но (это злосчастное „но“ портит все дело)... администрация и хозяйственники недостаточно учли ежедневное прибытие большого количества рабочих, поэтому есть не мало неурядиц как в организации работ, так и в обслуживании рабочих (были простои из-за отсутствия инструмента, руководителей, сутолока и неразбериха в питании и т. п.). Это нервирует рабочих. Головоотяпам достается от особой комиссии по проведению месячника.

Отсутствие разбивки рабочих по квалификациям, летам и т. д. понижает производительность труда, а иногда и срывает работу. Например, школьников ФЗУ, учащихся школ II ступени, женщин ставили под разгрузку барж с бытовым камнем, гравием, песком и лесоматериалом (гавань), в то время как крепких квалифицированных рабочих ставят на подборание щеп, мусора, подметание стройплощадки (соцгород, промрайон).

Все эти неполадки в течение первой пятидневки учтены комиссией, и мы имеем уже заметные улучшения в организации работ.

Интерес приезжающих рабочих к работе большой. Каждый чувствует, что он строит свой завод, свою технику, идя верной дорогой социализма.

Пост журнала „За Рулем“ на автозаводе

Нижний 22 мая 1931 г.

Сводная таблица выпуска действующих автотракторных заводов за апрель и май 1931 г.

	Завод АМО (шасси)			Ярославский завод			„Форд АА“ (Моск. и Ниж.)			„Форд А“ (Моск. и Ниж.)			Сталинградский завод			Красный путиловец		
	План	Вып.	%	План	Вып.	%	План	Вып.	%	План	Вып.	%	План	Вып.	%	План	Вып.	%
Апрель	450	455	101	100	86	86	800	867	108,4	100	100	100	$\frac{806}{2225^1}$	967	$\frac{120}{48,5}$	1800	1900	105,5
Май	500	315	63	100	17	17	700	603	86,1	200	197	98,5	$\frac{1620}{2225^1}$	1390	$\frac{85,8}{57,3}$	2000	2004	100

АВТОДОРОВЦЫ, НА ПОМОЩЬ СТРОЙКЕ!

АВТОДОР при Автозаводе проводит месячник помощи автозаводу, под лозунгом „Хорошую дорогу советскому автомобилю“.

В намеченном плане предусмотрены дневные (в выходные дни) и вечерние (после работы) субботники по устройству и ремонту внутризаводских дорог.

Гавань, отрезанная от строительства водой и размытыми под'ездными (шоссейными и ж.-д. путями) дорогами, является большим тормозом в строительстве. Водой прибыло и прибывает ежедневно десятки тысяч кубометров стройма-

териалов (бут, гравий, песок, пиломатериал), а принять их из-за отсутствия дорог невозможно.

Крайсовет Автодора совместно с райотделением на автозаводе организует ударную пятидневку помощи стройке.

С 5 по 10 июня мобилизуется вся автодоровская общественность Нижнего, Канавина, Сормова на работу. Крайсовет мобилизует 50 грузовых автомашин. В помощь радиотделению на Автозаводе выделена тройка, из районов Б. Нижнего, которая уже посетила стройку.

Пост „За Рулем“ на Автозаводе
Нижний Новгород 22 мая 1931 г.

ДОБИТЬСЯ ПЕРЕЛОМА НА ЯРОСЛАВСКОМ ЗАВОДЕ

В СВОЕМ постановлении о дискуссии на страницах „Гудка“ президиум ЦС Автодора, указывая на абсолютно неправильное противопоставление тяжелого автомобилестроения легкому, подчеркивает „настоятельную необходимость развертывания тяжелого автостроения для обслуживания нужд крупной промышленности и социалистического сельского хозяйства“.

Последние данные за апрель и первую половину мая ясно показывают, что на Ярославском заводе еще не наступило заметного перелома. Квартальная производственная программа с 450 машин снижена до 300 машин, но в течение апреля эта сниженная программа выполнена лишь в размере 83,8% месячной разверстки—и то весьма условно. Выполнение плана, само собой, считается лишь тогда полным, когда завод выпускает машины в совершенно готовом для эксплуатации виде. Между тем из 86 машин, выпущенных Ярославским заводом в апреле, 75 машин стоят на дворе без колес, так как не хватило шестигранной стали для изготовления гаек. До того недостающую шестигранную сталь заменяли на заводе круглой. По ее исчерпанию, инициатива и изобретательность завода дальше не пошли,

настаивать напористо на получении подходящего материала не стали. И стоят на дворе завода мощные новые машины без движения...

Работа на заводе систематически тормозится из-за отсутствия самых необходимых материалов и полуфабрикатов; происходит громадный недовыпуск деталей (не выпущено за апрель до 76 деталей). В результате на 15 мая завод не выпустил ни одной готовой машины в счет майской программы.

Ряд позорнейших показателей ложится черным пятном на всю рабочую общественность, на всех рабочих завода. Но ни в коем случае нельзя думать, что рабочие остаются безразличными к результатам производства завода. Рабочие негодуют, они возмущены результатами работы. Рабочие рассказывали бригаде ЦС Автодора о всех недостатках „сжатыми кулаками“. И они не только негодуют,—они в широких размерах организуют соцсоревнование и ударничество. С каждым месяцем в ударничество вовлекаются все большее количество рабочих. На 1 мая в соцсоревнование вовлечено до 95% всех рабочих.

Организируются ударные бригады, организуются штурмовые колонны. Вся рабочая общественность взбудоражена. Рабочий подъем чувствуется в каждодневной работе, находит отражение на страницах, заводской газеты.

¹ Первоначальный план развертывания полной мощности завода.

И самым недопустимым, политически вредным и вопиющим является то, что весь этот размах рабочей энергии, рабочей инициативы и энтузиазма не дает пока должного производственного эффекта, часто из-за субъективных причин, которым нет оправдания. Рабочие организуют ударные бригады, но станки стоят. Происходят простои по той причине, что заводоуправление и руководители некоторых цехов „не знают как следует своего оборудования, как его лучше использовать“. Нет до сих пор паспортизации оборудования, механизмов и пр.

Нет руководства на заводе. За 6 месяцев переменилось 4 директора. Нет технического руководства, технический персонал подобран очень слабо, он не чувствует никакой ответственности за результаты работ; снабжение завода необходимыми материалами поставлено из рук вон плохо. Все это тормозит производство.

Завод с этого лета значительно расширяется. На его территории в сущности строится новый

завод с выпуском в первый период до 20000 мощных машин в год. Ядром будущего завода остается нынешний завод с его 2000 рабочих. Нужно укрепить это ядро, улучшить его производственные навыки, сохранить и организовать тот массив квалифицированных рабочих, который уже прочно осел. Это имеет решающее значение для будущего завода.

Необходимо принять все меры и для того, чтобы уже теперь завод дал максимум того, что он может дать. Нужно драться за каждую машину.

Нельзя допустить, чтобы трудовой энтузиазм рабочих парализовался из-за плохого руководства, инертности технического руководства. ВАТО, Автодор, вся автодоровская общественность должны окружить вниманием Ярославский завод, оказывать ему конкретное содействие. Решительный перелом в работе Ярославского завода должен произойти и он произойдет в ближайшие декады.

М. Крымский

ПЕРЕХОДЯ НА СДЕЛЬЩИНУ, ПОВЫСИМ ВЫРАБОТКУ И ВЫПОЛНИМ МАЙСКУЮ ПРОГРАММУ

Московский автосборочный завод им. КИМ

ПРОГРАММА завода на май: 200 легковых машин и 600 грузовых.

К половине мая все сборочные цехи переведены на сдельную оплату, групповую и побригадную. Перестройка в работе для перехода на сдельщину отразилась на ходе выполнения программы. Кузовные цехи сразу взяли ударные темпы, и по норме выработки побили Форда.

Немного хуже обстояло дело по цеху шасси. Перевод на сдельщину не был достаточно проработан и в результате получилась недостаточная согласованность в операциях и неравномерная загрузка рабочих.

Допущенные ошибки были быстро исправлены. Линия была усилена техническим руководством и работа наладилась. Теперь уже нет боязни за выполнение майской программы. План майской сборки будет выполнен на 100%.

Готовимся к сборке в июне 1000 машин. Начали собирать кузова „Тюдор“, их будет в июне 100 штук. Сдельщина себя оправдала, производительность труда значительно повысилась. Заработок рабочего увеличился. До сдельщины на главной линии 110 рабочих выпускали до 35—40 машин; после сдельщины на линии осталось 79 рабочих и выпускают 40—45 машин.

В смысле снабжения завода освобожденными от импорта деталями дело обстоит из рук вон плохо.

По майской сборке сняты с импорта: фары, кронштейны фар, задние фонари с кронштейнами к ним, щитки приборов и ряд других мелких деталей.

По заверениям ВАТОснаба, распорядившегося снять с импорта эти детали, их должны были нам дать не позже 15 апреля с Кержацкого завода Измаштреста. В половине марта вышло

нилось, что завод ничего дать не сможет. ВАТОснаб умыл руки и сказал: выходите из положения, как хотите. Завод кое-как изворачивается и выходит из положения при помощи случайных поставщиков. Дело от этого, конечно, страдает.

С платформами для грузовых машин положение улучшилось. Собираем в две смены до 30—35 платформ. Плохо с поковками для них (изготавливает завод „Спартак“). Заводской гараж до сих пор еще не готов.

Наконец, надо отметить неравномерную подачу вагонов с грузами на территорию завода; в начале мая подавали до 40 вагонов в сутки, что срывает работу завода. Мало того что завод не приспособлен к принятию такого количества вагонов сразу,—приходится снимать рабочих с линии на разгрузку и платить большие простои.

Рабкоровский пост „За Рулем“ на Московском автосборочном
Бригадир Батусов

25 мая 1931



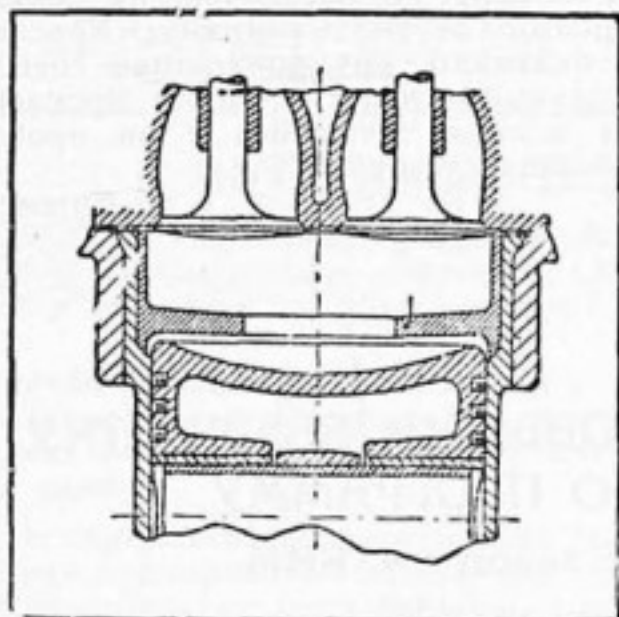
Строе в новом. На дворе московского автосборочного валяются дрова, бревна и т. д.

НОВЫЙ НЕФТЯНОЙ ДВИГАТЕЛЬ

Известная немецкая фирма Круппа выпустила недавно новый автомобильный двигатель, предназначенный для работы на тяжелом нефтяном топливе.

Двигатель этот выпускается в двух моделях: 4- и 6-цилиндровый с соответствующей мощностью в 65 и 110 лш. сил.

Общая конструкция двигателя Круппа ничем не отличается от конструкции обычного бензинового двигателя, работающего по циклу



Отто, с той только разницей, что двигатель Круппа имеет особую форму камеры сгорания и два карбюратора: один для нефти и другой для бензина.

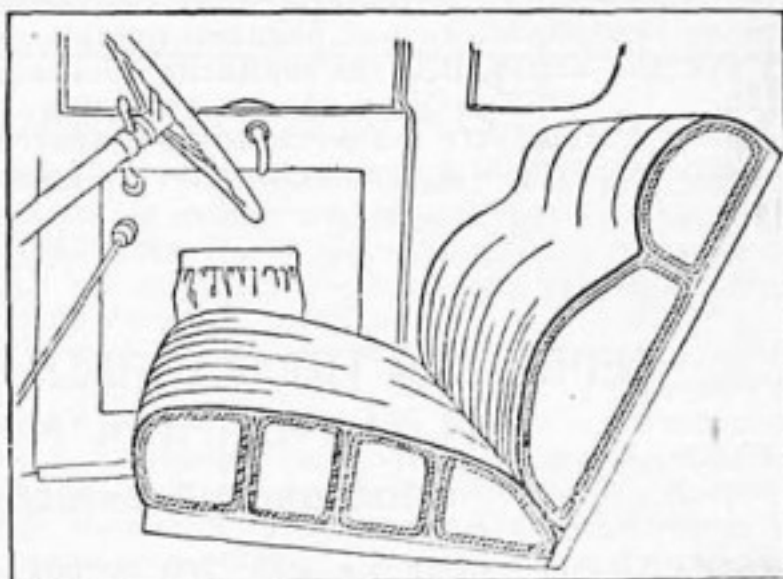
Пуск двигателя осуществляется на бензине, после чего, как только температура стенок камеры сгорания достигает известной величины, работа его автоматически переключается на нефть.

Камера сгорания двигателя снабжена особым

испарителем простого устройства, представляющим собой, как видно из рисунка, металлическое кольцо. При пуске двигателя на бензине кольцо это доходит до такой степени накала, что после переключения работы на нефть последняя, соприкасаясь с ним, быстро переходит в газообразное состояние и полностью сгорает.

ПНЕВМАТИЧЕСКИЕ СИДЕНЬЯ

В Нью-Йорке были выставлены недавно пневматические сиденья для автомобилей, сконструированные из ряда воздушных мешков, состоящих из расположенных внутри трубок.



В каждом сиденье и в каждой спинке располагается по несколько таких мешков, поддерживаемых трубчатыми каркасами.

В мешки нагнетается воздух до давления, слегка превышающего 0,07 кг на кв. см. Эта незначительная величина давления сводит к минимуму утечку воздуха и придает новым сиденьям долговечность.

ИСПЫТАНИЕ ТОРМОЗОВ

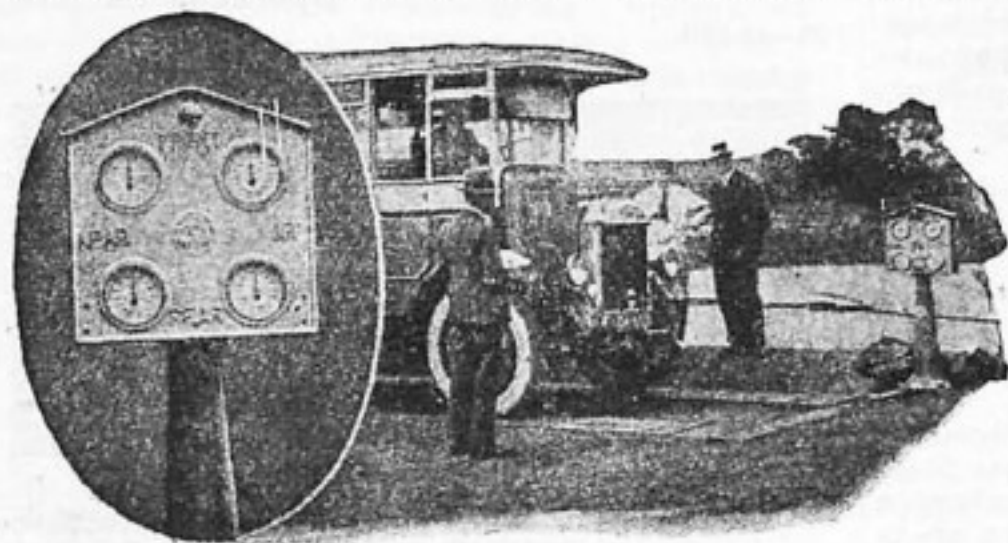
Одна из английских компаний выпустила недавно новое, очень остроумное и простое приспособление для испытания автомобильных тормозов.

Приспособление это состоит из четырех (по числу колес) движущихся на уровне пола платформ, смонтированных на ролики и совершенно независимых одна от другой. На переднем

конце каждой платформы имеется измерительный прибор, непосредственно соединенный со своим указателем на контрольном щите.

Когда испытываемая машина въезжает на платформы, пускают в дело тормозы для приведения ее в состояние покоя. При этом каждая платформа, получив при въезде на нее машины поступательное движение, будет стремиться продолжать его в силу инерции и нажимать на поршень измерительного прибора, помещенного на ее переднем конце. В результате стрелка указателя на контрольном щите покажет величину тормозного давления для данного колеса.

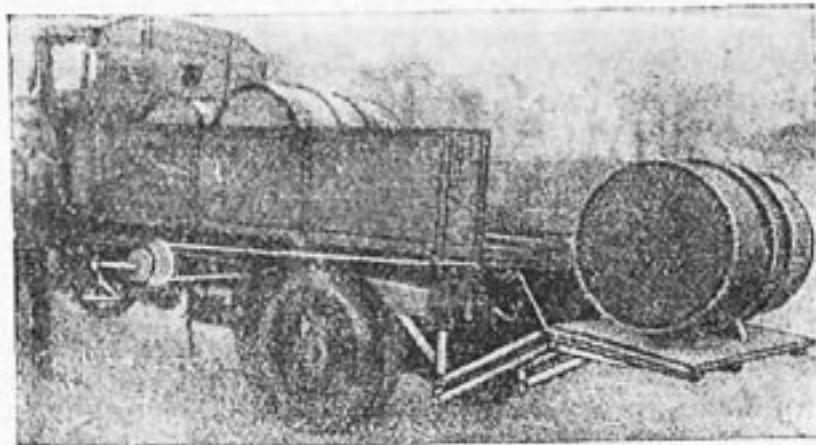
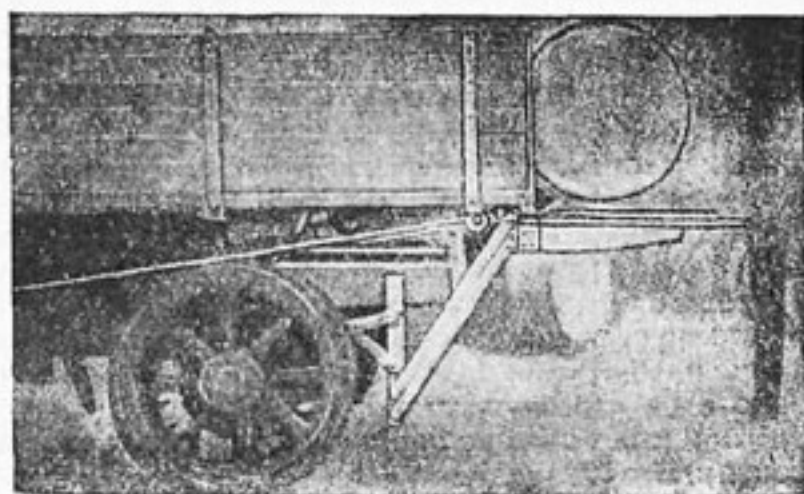
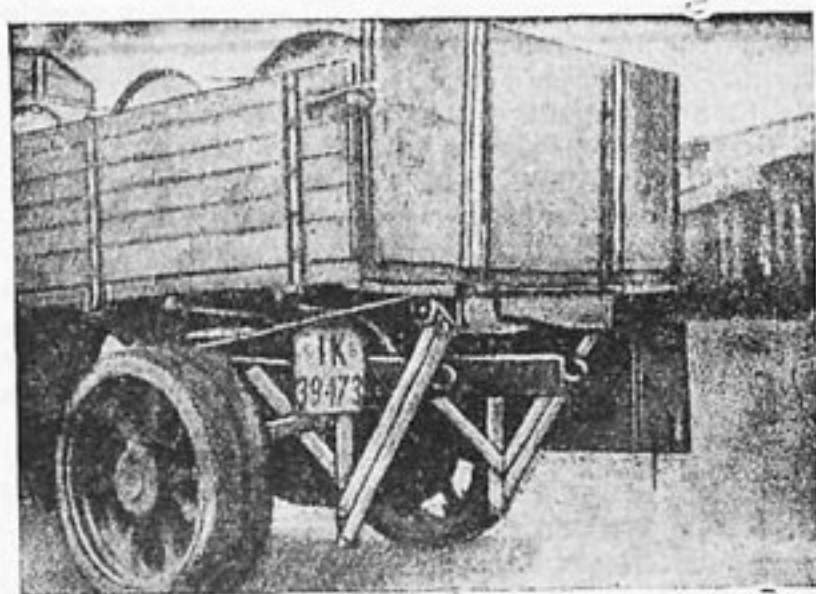
Приспособление это дает очень точные показания работы тормозов в условиях, приближающихся к дорожным, и при этом не загромождает гаражного помещения, так как платформа подводится под уровень пола, а контрольный щит с циферблатами может быть вделан в стену гаража.



Н Ы Й Э К Р А Н

ПРИСПОСОБЛЕНИЕ ДЛЯ ВЫГРУЗКИ И НАГРУЗКИ

В Германии в настоящее время широко применяется приспособление для разгрузки и загрузки любого груза, в особенности такого, для которого опасны сотрясения.



Конструкция и способ действия приспособления достаточно ясны из помещаемых снимков. Задняя стенка грузовика служит грузовой посадочной площадкой и подымается с земли до платформы, при чем она может быть остановлена в любом положении.

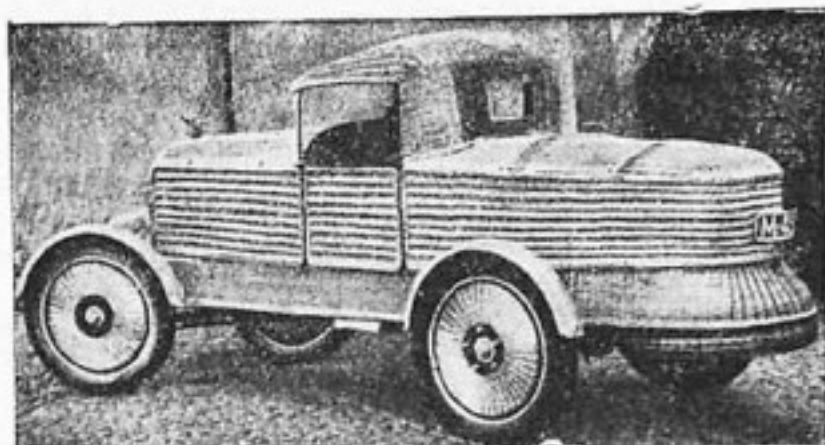
Привод осуществляется лебедкой; под'ем груза от земли до платформы совершается одним человеком и продолжается 30 секунд. Разгрузка продолжается 5 секунд.

Приспособление может быть изготовлено в любой мастерской для одновременного поднятия груза в 800 и 1500 кг.

СОЛОМЕННЫЙ КУЗОВ

В странах с жарким климатом в настоящее время производятся опыты по изготовлению автомобильных кузовов из соломы.

Такие кузова кроме легкости хороши тем, что не накаляются солнечными лучами и поэтому чрезвычайно удобны для водителя.



На снимке: соломенный автомобиль на острове Мадейра.

МОЩЕНИЕ УЛИЦ БЕТОННЫМИ ПЛИТАМИ

Мощение улиц широко производится в Германии бетонными плитками размером 33×33 кв. см разной толщины, применительно к размерам и характеру движения.

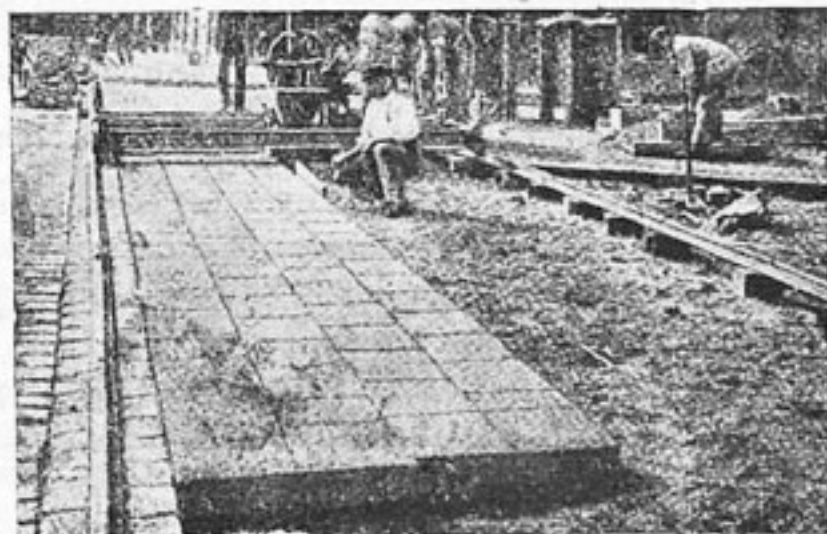
Плитки эти производятся на месте работ особыми машинами, передвигающимися по специальным рельсам, проложенным по бокам улицы, и тут же утрамбовываются в мостовую.

Отдельные плитки складываются тесно рядами, боковые стенки плиток предварительно смазываются изоляционным материалом, чтобы избежать слишком тесного соединения плиток друг с другом.

Благодаря спрессованности каждой плитки и волнообразной форме боковых поверхностей сотрясение мостовой при проезде равномерно распределяется по всей поверхности.

Плитки в нижней части состоят из речного гравия или мелкодробленого бетона, а в верхней части — из осколков и обломков бетона.

При подземных работах, когда требуется поднять мостовую, мостовая из плит необыкновенно удобна и экономична. Взламывают 2—3 бетонных шашки, а остальные легко вынимаются в неповрежденном виде, в то время как цельная мостовая бетонная или асфальтовая должна быть взломана на всем протяжении работ.



СТРОИТЕЛИ ДОРОГ ОБЪЕДИНЕНЫ В НОВОМ СОЮЗЕ

С 15 по 18 мая в Москве состоялся первый всесоюзный съезд рабочих железнодорожного, шоссейного и портового строительства.

На съезде с докладом об очередных задачах союза выступил председатель оргбюро тов. Закопайло.

— Вряд ли еще какой-либо участок социалистического строительства, — говорил он, — обойден вниманием профсоюзной общественности в такой степени, как транспортное строительство.

Союз почти не проводит тарифно-нормировочной работы. Хозрасчет на периферии лишен всякого реального содержания. В области снабжения строителей царит полнейшая неразбериха количество правил здесь едва ли не превышает количества строительных участков.

Несмотря на то, что строители, пришедшие в большинстве из деревень, — наиболее отсталая категория рабочих, — культурно-просветительная работа здесь почти не ведется. Процент неграмотных среди строителей выше, чем среди других категорий рабочих.

В свете этих данных не приходится удивляться прорывам, которые стали почти хроническим явлением на фронте транспортного строительства. Так, программа строительства по НКПС выполнена только на 60%, по Цудортрансу — на 70%, и по водному транспорту — на 66,5%.

Основными причинами невыполнения программ являлись ненадежность производственных процессов, недостаточное развитие соцсоревнования и ударничества, отсутствие должного учета и единоначалия, недопустимо плохое использование внутренних ресурсов, безобразно поставленные технические изыскания и исследования.

В этом году по всем видам путей предстоят работы широкого масштаба. Необычайно форсированные темпы должны быть взяты по Цудортрансу.

На развитие железнодорожного транспорта ассигнуется свыше миллиарда рублей, на безрельсовые дороги по Цудортрансу — 402 млн. рублей, не считая вложений за счет трудового участия населения в дорожных работах, на портовое строительство — 156 млн. рублей.

Без подлинно большевистской мобилизации масс, без величайшего напряжения всех усилий, без планомерной и четкой организации работы эти огромные задачи неразрешимы.

Первый всесоюзный съезд должен положить начало коренному перелому в работе союзных организаций. Рабочие железнодорожного, портового и шоссейного строительства должны в кратчайший срок снять с себя позорное пятно в выполнении строительных программ, покрыв свою задолженность государству.

После доклада тов. Закопайло съезд заслушал доклады хозяйственников: от НКПС — строя тов. Русанова, от Водостроя тов. Нилова и от

Цудортранса тов. Воробьева. Мы остановимся здесь на последнем докладе представителя Цудортранса.

Прежде всего характерно, что доклад Цудортранса, так же, как и других хозяйственных объединений, свелся по существу к самокритической оценке работы аппарата.

— Мы должны, — говорил тов. Воробьев, — построить в пятилетку 360 000 км дорог с каменным и гравийным покрытием и 1 300 тыс. км дорог легкого грунтового типа. На это строительство отпущено 5 млрд. рублей.

До настоящего сезона ход строительства следует признать чрезвычайно неудовлетворительным. Здесь господствовали оппортунисты, толкавшие шоссейное строительство на путь консервативных методов. В результате программа прошлого года выполнена лишь на 25%. Вместо снижения себестоимости на 15% последняя была повышена в 1930 г. на 17%.

Остро стоит вопрос с подготовкой кадров. Существующие 13 высших учебных заведений и 90 техникумов вследствие резкого сокращения ассигнований находятся под угрозой закрытия. Студенты не имеют общежитий, помещений для занятий, опытных преподавателей.

Нужно мобилизовать все силы для того, чтобы обеспечить строительство дорог необходимыми кадрами.

Выступавшие в прениях по докладам представители местных союзных организаций отмечали острый недостаток рабочих рук и крайне слабую механизацию дорожных работ. Вся работа ведется по-старинке, планы часто меняются и доводятся до строя с большим опозданием. Ударничество и соцсоревнование проводятся лишь на бумаге (Карельская АССР), массовая работа на стройках развернута плохо.

В принятых резолюциях съезд предложил своим союзным организациям содействовать механизации строительных работ и всячески помогать стопроцентной мобилизации внутренних ресурсов.

Союз должен требовать от хозорганизаций скорейшего осуществления сделки и хозрасчета. Сезонность работы необходимо постепенно изживать.

К концу четвертого года пятилетки все дорожное строительство должно быть переведено в разряд индустриальных отраслей.

Надо наладить обмен опытом лучших строев.

Съезд наметил также план мероприятий по тарифно-нормировочной работе, улучшению материально-бытового обслуживания рабочих, подготовке кадров и овладению техникой.

В состав ЦК избрано 63 человека. Из них половина — ударники строев. Председателем ЦК избран т. Закопайло, секретарем — т. Минчин.

26 ИЮНЯ В МОСКВЕ СОЗЫВАЕТСЯ ПЕРВЫЙ ВСЕСОЮЗНЫЙ СЪЕЗД ИНЖЕНЕРНО-ТЕХНИЧЕСКИХ РАБОТНИКОВ СОЮЗА РАБОЧИХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО, ШОССЕЙНОГО И ПОРТОВОГО СТРОИТЕЛЬСТВА. ПОВЕСТКА ДНЯ: 1) ОЧЕРЕДНЫЕ ЗАДАЧИ ИТС НА ТРАНСПОРТНОМ СТРОИТЕЛЬСТВЕ; 2) ТЕХНИЧЕСКАЯ РЕКОНСТРУКЦИЯ ТРАНСПОРТНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА; 3) ОТЧЕТ ОРГБЮРО; 4) ВЫБОРЫ.

ЧТО МЫ УВИДЕЛИ И СДЕЛАЛИ В ПОРХОВСКОМ РАЙОНЕ

Опыт работы выездной бригады Ленинградского облавтодора

ПОРХОВ, куда мы были посланы,— центр будущего льноводческого района. За исключением МТС и двух заводов он не имеет никаких индустриальных предприятий.

Нами был осмотрен весь сельскохозяйственный и тракторный инвентарь станции, при чем отмечено очень низкое качество новых тракторов марки „ФП“ („Фордзон-Путиловец“) выпуска и завоза 1931 г. Всего же на МТС имеется 40 тракторов. Из них 12 шт. (завоза 1930 г.) были уже отремонтированы и к весеннему севу вышли в полной готовности и 28 шт. совершенно новых тракторов (завоза 1931 г.), при чем из них вследствие очень низкого качества потребовали сразу же ремонта 18 шт. (плохие подшипники, бобины и другие части).

Ни один из новых тракторов после выпуска не был испробован, и нам вместе с трактористами и бригадирами МТС пришлось потратить очень много времени на их заводку и заправку.

Про с.-х. машины говорить не приходится, так как они прибыли на МТС совершенно новыми и единственный недостаток, что весь с.-х. инвентарь за исключением плугов — конный.

Нами также была оказана практическая помощь по ремонту инвентаря МТС под руководством члена нашей бригады т. Прокофьева (гараж Ленкомтранса). Большой тормоз в работе — это необеспеченность МТС тарой, так как Трактороцентр не смог снабдить МТС потребным количеством последней и все наши поиски, все обращения за содействием остались пустыми.

После того как все тракторы были приведены в полную готовность к весенним работам, мы выехали в район по заключению договоров МТС с колхозами на обслуживание колхозов станцией (механизация обработки земли, уборка урожая и т. д.). Всего нами было заключено около 20 договоров на вспашку 1 230 га земли. На всю же МТС было возложено задание отработать 9 000 с лишним га, и к моменту нашего отъезда эта контрольная цифра была уже перевыполнена на 6%. Попутно с этим нами был организован колхоз в 17 хозяйств и мы приняли участие в проверке твердых заданий по обложению кулацкого элемента.

25—26 апреля был проведен слет трактористов, бригадиров и всего технического персонала МТС, на котором был заключен генеральный договор на соцсоревнование между трактористами и МТС. Основные пункты следующие: бережное обращение с машинами, экономия горючих и смазочных материалов, своевременный выход тракторов в поле.

Все трактористы объявили себя ударниками и отказались от выходных дней на время весеннего сева.

Постановили организовать одну показательную бригаду. На слете было подано 21 заявление в партию и комсомол. Избрано рационализаторское бюро. Трактористы постановили превысить норму запашки на 15%.

К работам МТС приступили 3 мая. Тракторы на места работы были отправлены еще 23 апреля.

Работы будут производиться в две смены по 10 часов каждая смена, остальные 4 часа будут уходить на заправку, заводку и текущий ремонт.

По линии Автодора нам удалось оживить коллектив при кожзаводе, в котором имеется машина, правда, сильно подержанная. Сейчас из Ленинграда привезены недостающие части и приступлено к ее ремонту.

Порховское райотделение Автодора существует только на бумаге, и несмотря на все наши старания раскатать его не удалось.

Нами был организован объединенный коллектив Автодора при 8-м эксплуатационном и 4-м строительном участках Облдортранса. Так, например, по 8 участку: камня заготовлено и вывезено — 90%, гравия — 70% (контрольная цифра по гравию к началу стройсезона будет выполнена). Песка заготовлено пока 40%, остальной песок будет браться по мере необходимости на месте. Квалифицированной рабочей силой участки также обеспечены. Недавно сделан выпуск курсов уполномоченных по проведению трудовой дорожной повинности. Участками сейчас разосланы по сельсоветам вербовщики неквалифицированной рабочей силы.

Нам пришлось столкнуться с исключительным непониманием важности дорожной проблемы со стороны Порховского райкома партии и рика. Секретарь райкома категорически заявил, что ему сейчас не время заниматься этим вопросом, а председатель рика совсем отказался разговаривать с нами по дорожным вопросам.

Необходимо отметить, что рики до сих пор еще не знают закона о привлечении населения к труду участию не только на дорогах районных и сельских, но и на дорогах областного и государственного значения. Поэтому инспектором труда Порховского рика было отказано дорожным участкам в ходатайстве о прикреплении к ним определенных деревень, откуда они могли бы привлекать население к труду участию (бесплатному) на госдороги.

Бригада Леноблавтодора
Поздняков
Прокофьев

Ленинград, май 1931 г.

КОЛХОЗНИК, БЛАГОУСТРОЕННЫЕ ПУТИ К РАЙОННЫМ ЦЕНТРАМ ОБЕСПЕЧАТ ПОБЕДУ КОЛХОЗНОГО ДВИЖЕНИЯ. РАБОТАЙ ПО-УДАРНОМУ НА СТРОЙКЕ НОВЫХ ДОРОГ!

ДОРОЖНИКИ — В КЛАДОВЫХ И В КАНЦЕЛЯРИЯХ

В ТУЛЕ БЫЛИ организованы 6-месячные курсы дорожных мастеров, на которые затрачены значительные средства, но несмотря на это окончившие курсы используются делопроизводителями, кладовщиками и т. д., как видно но не по специальности.

То же самое и со 116 товарищами, присланными Мособлдортрансом, которые большей частью работают в качестве рабочих в карьерах.

Невольно возникает вопрос для чего нужно было тратить средства и время и не преступно ли использовать специалистов не по специальности?

Может быть те, к кому этот вопрос относится, ответят.

Тула.

А.

ЛИШЬ БЫ ОТДЕЛАТЬСЯ...

БЕЗОТВЕТСТВЕННАЯ ДОСТАВКА машины „Форд АА“ из Нижегородского автосборочного завода в Мозырское отделение Автодора вывела машину из строя. Случилось это так.

В декабре 1930 г. в Мозырское отделение Автодора Нижегородским автосборочным заводом был отгружен полутонный автомобиль № 3049. В прибывшей препроводительной указано, что с машиной следует проводник. Но этот проводник изволил явиться на следующий день да еще в нетрезвом виде. В результате

этой перевозки у машины не оказалось одной фары, домкрат подменен на старый. Не оказалось инструмента и сидения.

На наш запрос автосборочный завод ответил, что за сохранность машины несет ответственность Нижегородский союзтранс и в частности проводник. А Нижегородский союзтранс даже не соизволил ответить о недостатке частей.

Кто виноват в такой безответственной перевозке и доставке ценного имущества?

г. Мозырь

Гедич

БЕСПРИЗОРНЫЙ АВТОДОР

ХРОМАЕТ НА ОБЕИ НОГИ работа Осетинского областного правления Автодора. Совершенно отсутствует работа на местах, а если и есть кое-где, то почти полностью самотеком.

Само правление не знает... кто у них председатель. Связи с Облдортрансом никакой.

Облдортранс вопросами автотранспорта не занимается. В отчете начдортранс заявил, что это „исключительно дело автодора“. По этому автохозяйство у нас в загоне. Один гараж Кавчика, имея 14 машин, вывел из строя за один год 7 новых машин.

Несмотря на большую тягу к изучению автодела и необходимость подготовки кадров при наличии всех возможностей, Облправление этот вопрос затягивает.

Единственно чему уделяется внимание это оборудованию авторемонтной мастерской, но и там полнейший беспорядок из-за разногласий среди членов правления, отражающихся на работе. Устраивают закрытые производственные совещания. Нет правил внутреннего распорядка в мастерской.

Три автомашины Облавтодора используется неправильно. На одну ухлопали тысячу рублей и сейчас она стоит без дела, вторая пущена в коммерческую эксплуатацию, но нет должного учета. И третья используется исполкомом.

Общественно-партийные организации мало уделяют внимания работе Автодора.

Жулев

Владикавказ, с. Соблик

КОГДА ЖЕ РОГАЧЕВСКИЙ АВТОДОР НАЧНЕТ РАБОТАТЬ?

МНОГО РАЗ писали о том, что Рогачевский автодор неработоспособен, что его словно не существует, но на сегодняшний день положение не улучшилось.

Наступила весна, а с ней и посевная кампания, а райавтодор и не подумал о том, чтобы помочь колхозам и совхозам в подготовке тракторов и сельскохозяйственных машин.

Есть в Рогачеве мостовые, которые в некоторых местах требуют ремонта. Мостовая дорога до станции не закончена постройкой. Для того чтобы доехать до вокзала, приходится

в песке и ямах ломать телеги, машины и надирать лошадей.

Все это конечно можно было исправить автодорскими силами, если бы правление взяло на себя организационную работу.

Автодор мог бы взять шефство над какой-нибудь улицей и сделать ее образцовой, но до этого не дошел еще наш Автодор и, вероятно, не дойдет до тех пор, пока не обновится все правление.

Нужно это сделать и как можно поскорее!

Рогачев

Автодоровец

ГНАТЬ БЕЗДЕЛЬНИКОВ ИЗ АВТОДСРА

БЕЗДЕЙСТВУЕТ ГОРОДЕЦКОЕ районное отделение Автодора, а вместе с ним и коллектив Автодора при городецком центральном кооперативе. Со дня организации (1930 г.) не было ни одного собрания.

Не могу найти, кому платить членские взно-

сы... и механически должен выбыть из членов Автодора.

Нужно оздоровить отделение Автодора и выбрать работоспособных людей!

Заочник Варварин

г. Городец

НА ОБЩЕСТВЕННЫЙ СУД!

БЕЗ РУКОВОДСТВА

ОСЕНЬЮ ОРГАНИЗОВАЛСЯ коллектив Автодора в Щучинском районе, но до сего времени не избрано правление коллектива и вообще никакой работы нет. Члены Автодора желают работать, но нет руководства.

В районе есть машинно-тракторные станции, созданы курсы трактористов, можно было бы развернуть работу.

Щучье

Пономарев

СПУСТЯ РУКАВА

ТОВ. ЕЛИСЕЕНКО вывел из строя машину, принадлежащую зерносовхозу „Динамо“, перевернув ее. Не зная правил езды, он перегрузил машину, посадив 27 человек, и на повороте быстро повернул, не предупредив рабочих. Машина перевернулась и угробила кабину, крыло.

Дирекция на это смотрит спустя рукава и не думает о том, что необходимо создать курсы по повышению квалификации. А коллектив Автодора бездействует.

Крайавтодору и райавтодору необходимо обратить внимание и выслать к нам товарища, который бы мог наладить работу Автодора в совхозе.

Динамо

Рабкор

КАК СОБАКА НА СЕНЕ

УМЕРШИЙ КОЛЛЕКТИВ Автодора при мастерских ЛСХИ в Детском селе оставил переломанную машину „Мерседес“ непригодную для эксплуатации, однако, двигатель машины можно было восстановить и приспособить для пожарной команды или под молотилку в деревне.

Ребята из деревни Красная Слободка просили меня узнать относительно этого двигателя. Я говорил с администрацией, которая мне ответила: „Пусть сгниет, но не отдадим и не продадим“, несмотря на то, что машина уже пять лет валяется и половина частей уже растаскана.

дер. Красная Слободка

П. Фирсов

МОГИЛЬЩИКИ АВТОМАШИН

Шофер Болотин свалил в канаву новую грузовую пожарную машину АМО, принадлежащую заводу „Серп и молот“ (в Харькове).

4 мая, возвращаясь с пожара, Болотин гнал машину со скоростью 50—60 км в час в черте города и, влетев в канаву при переезде через мостик, стал выворачивать руль, чтобы выправить машину. От ненормального усилия механизм рулевого управления лопнул, машина пошла в сторону и ударилась в столбы загороженного сквера. В результате оказалось погнутой передняя ось, сломаны рессоры, сорваны стремянки и пальцы, разбиты в лепешку фонарь и крыло, не говоря уже о том, что люди, ехавшие на машине, лежат сейчас в больнице.

Необходимо принять меры, чтобы за руль автомобиля сажали более квалифицированных дисциплинированных водителей.

Харьков

Шофер

ДОВОЛЬНО „ГРОБИТЬ“ МАШИНЫ!

В ФЕВРАЛЕ 1931 г. гараж Карелавто в г. Петрозаводске получил 12 новых полуторатонных „фордов“ и немного позже была получена вто-



Частые случаи в Петрозаводске



рая партия в 15 единиц. Сейчас, после 2—3 месяцев работы машины уже нужно ставить в ремонт.

Почему?

Потому, что к машинам было чрезвычайно небрежное отношение. Машины, пройдя 10—15 тыс. км, не имели смазки, отсутствовал осмотр, почти обезличена езда, нередко появление шоферов в пьяном виде.

Немало бед принесла и плохая подготовленность шоферов. Несколько аварий вывели из строя четыре новых „форда“.

Две аварии произошли в стенах гаража по неосторожности: при повороте машина ударилась об стену, разбив картер, коробку скоростей, стартер, не говоря уже о фарах и радиаторе. Одна машина была только что получена и не имела еще даже кузова.

6 мая на главной улице Петрозаводска столкнулись два автомобиля — грузовик под управлением шофера Клишко и автомобиль скорой помощи под управлением шофера Доровского. В результате обе машины разбиты.

Шофер Ермолаев, передав рулевое управление своему помощнику Павлову, вместе с ним „залетел“ в канаву. В результате снесена передняя ось со всеми рулевыми тягами, вдребезги разбит картер двигателя и картер коробки скоростей.

г. Петрозаводск

Шофер А. Иванов

РЕДАКЦИЯ „ЗА РУЛЕМ“ НА МОСКОВСКОМ АВТОСБОРОЧНОМ ЗАВОДЕ

19 МАЯ состоялось товарищеское собеседование редакции „За Рулем“ с активом автодоровского коллектива Московского автосборочного завода им. КИМ.

Представитель редакции т. Беляев сжато осветил путь, пройденный, журналом за три года его работы, и установку, взятую редакцией в данное время. Задача полного освоения автотракторной техники выдвигает перед журналом новые задачи, которые „За Рулем“ уже частью начал в последнее время осуществлять, но главные из которых — еще впереди. В журнале должно быть повышено количество технических материалов, но вместе с тем должно быть уделено максимальное внимание сообщениям с мест и рабкоровскому материалу.

Все эти задачи смогут быть полностью выполнены лишь в том случае, если работники автотракторных предприятий окажут самую тесную поддержку журналу в его работе. В этом плане т. Беляев отмечает намеченную редакцией реорганизацию отдела „На фронте автотракторного строительства“. В отделе помещались до сих пор сводки о ходе строительства, составлявшиеся журналистами на основе ряда материалов. Теперь редакция предполагает взамен сводок организовать в журнале постоянный отдел, который составлялся бы из материалов, присылаемых рабкоровскими постами журнала „За Рулем“ на автотракторных предприятиях, писем рабкоровских ударных бригад, писем рабкоров — индивидуалов о ходе строительства и об отдельных неполадках и т. д.¹ Первый такой пост должны организовать рабочие московского автосборочного завода, редакция же со своей стороны приняла меры к тому, чтобы посты были организованы и на всех остальных автотракторных предприятиях.

Выступавшие в прениях рабочие завода подвергли работу редакции журнала внимательной критике.

Т.т. Батусов, Мутафов, Кляве, Навацек и др. одобрили мероприятия, намеченные редакцией, но указали, что рабочих завода, как автомобилистов-производственников, чрезвычайно интересуют в первую очередь вопросы производства и эксплуатации автомобиля в СССР, организации авторемонтных баз и в очень большой степени — практические достижения западной и американской автомобильной производственной и эксплуатационной техники.

Предложение редакции об организации на заводе рабкоровского поста было поддержано всеми выступавшими, которые дали и основные наметки для будущей работы местного поста.

¹ От редакции. С этого номера реорганизация отдела проведена.

Здесь же на собрании актив выделил рабкоровский пост в составе тт. Батусова, Мутафова, Кляве, Корнакова. Руководителем поста был назначен т. Батусов.

Результаты собеседования были подведены в резолюции, которая послужит материалом для дальнейшей работы журнала. Выдержку из нее приводим:

„Работу редакции журнала „За Рулем“ одобрить. Журнал „За Рулем“ добился значительных успехов в области популяризации автодоровских идей и привлечения внимания общественности к вопросам автотракторного и дорожного дела.

Далее резолюция отмечает, что „За Рулем“ своевременно откликнулся на политические и общественные кампании, преломляя их с точки зрения Автодора и указывая методы участия автодоровцев в важнейших кампаниях.

Журнал активно боролся за выполнение автотракторной и дорожной пятилетки, сигнализируя о прорывах и недостатках в работе, давая систематические сводки о ходе работ на стройках.“

Отмечая, что в „За Рулем“ „заметно увеличился рабкоровский отдел и материалы с мест“, автодоровцы-кимовцы считают необходимым, чтобы журнал шире освещал вопросы эксплуатации автомобиля, увеличил технические отделы журнала, регулярно помещал отдел технической консультации.

Собрание постановило „предложить редакции усилить организацию рабкоровских бригад по обследованию различных сторон работы в автомобильном, тракторном и дорожном деле“ и „повести кампанию за запасные части и ускорение организации авторемонтных баз, выпустив для этого специальный номер журнала“. В качестве отдельной задачи, автодоровцы завода им. КИМ считают необходимым „поднять кампанию против аварийности, за повышение квалификации шоферского молодняка“.

Особенно внимательно должен относиться „За Рулем“, подчеркивает резолюция, к освещению работы автодоровских коллективов в совхозах, колхозах и МТС.

Собрание не обошло молчанием и вопросов доставки журнала подписчикам — возмутительную работу почты: „Коллектив Автодора завода им. КИМ считает совершенно недопустимым безобразную доставку журнала рабочим завода (подписавшимся в январе до сих пор доставлен только один номер).“

Первая организованная встреча работников редакции „За Рулем“ с автодоровским коллективом завода им. КИМ дала много ценного для редакционного коллектива, который в свою очередь обязался помогать рабочим московского автосборочного в выпуске местной стенгазеты.

ПОПРАВКА. В № 11 на стр. 14 следует читать в подписи под рисунком: „Московский автосборочный завод“.

Отв. редактор **Н. ОСИНСКИЙ**

Зав. редакцией **Н. БЕЛЯЕВ**

Издатель: Акционерное Издательское Общество „ОГОНЕК“