

ЗА РУЛЕМ

НОМЕР
ПОСВЯЩЕН
ВОПРОСАМ
СОВЕТСКОГО
АВТОСТРО-
ИТЕЛЬСТВА



МОСКОВСКИЙ АВТОСБОРОЧНЫЙ ЗАВОД им. КИМ,
ПОСТРОЕННЫЙ В БЫСТРЫЙ СРОК, СТОИТ В РЯДУ
ЛУЧШИХ АМЕРИКАНСКИХ СБОРОЧНЫХ ЗАВОДОВ

НА СНИМКЕ—РАБОЧИЙ ЗАВИНЧИВАЕТ НА КОНВЕЙЕРЕ
ПНЕВМАТИЧЕСКИМ КЛЮЧОМ ГАЙКИ КОЛЕСА

9
1931



Применение в хозяйстве трактора Интернационал завода Мак - Кормик - Диринг означает:

Получение большей доходности
благодаря:

- Своевременному выполнению работ;
- Большой мощности;
- Работе с крупными машинами;
- Работе в любую жару;
- Работе на тяжелой почве;
- Чрезвычайной выносливости (может работать без перерыва день и ночь);

Лучшее качество работы,
благодаря:

- Боле тяжелым машинам;
- Своевременному завершению работ при благоприятных условиях;
- Получению излишка времени для дополнительной обработки;
- Отсутствию неравномерности работы из-за недостатка мощности, жаркой погоды и т. д.
- Наличию «спуэр-тэйк-оф»;
- Возможности работы на шкиве;
- Сбережению времени для других работ

Улучшение состояния хозяйства.

- Роет осушительные каналы;
- Строит оросительные террасы;
- Удаляет старые изгороди;
- Очищает заросшую кустарником почву;
- Корчует пни;
- Выравнивает землю;
- Очищает почву от валунов;
- Следит за состоянием дорог.

Сельско-хозяйственные тракторы МАК-КОРМИК-ДИРИНГ «ИНТЕРНАЦИОНАЛ»

Для повышения доходности своего хозяйства, пользуйтесь любым из трех типов тракторов Мак-Кормик-Диринг. Они являются стандартными, имеющими большое распространение машинами, обладающими большой продолжительностью службы. Модель 15-30 работает с 3-х или 4-х корпусным плугом или на шкиве, при наличии стационарных, требующих этой мощности машин. Модель 10-20 является сходной с 15-30, но обладает меньшей мощностью. Фармол сконструирован для междурядной обработки (посев, культивация и т. д.), но может также выполнять все другие, обычные для тракторов работы.

Ознакомьтесь с этими тракторами и выберите модель, соответствующую потребностям Вашего хозяйства.

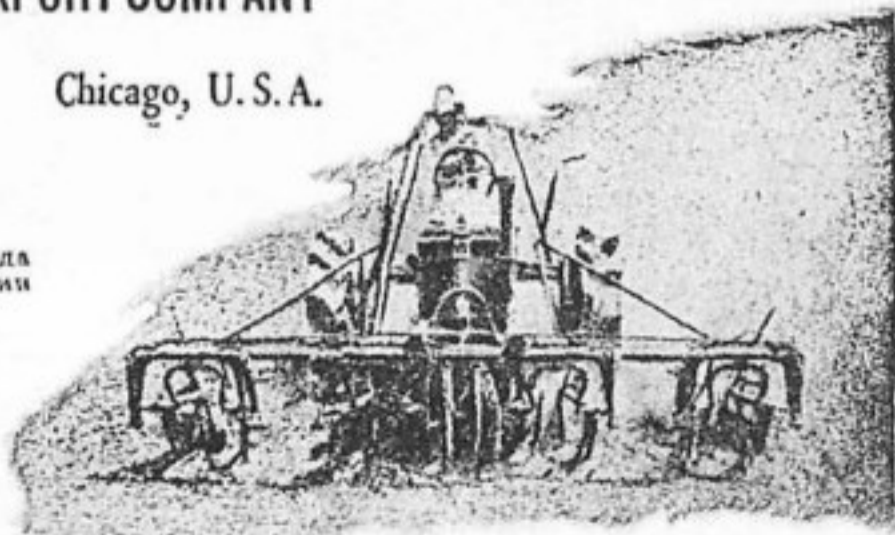
INTERNATIONAL HARVESTER EXPORT COMPANY

(Incorporated)

Harvester Building

Chicago, U. S. A.

Справа показан трактор Фармол завода Мак-Кормик-Диринг для культивации четырех рядов кукурузы при одном проезде. Он обладает достаточной производительностью для любых сельско-хозяйственных работ; для пахоты; обработки; посева; посева хлопка, кукурузы и других междурядных культур; культивации междурядных культур; уборки; и всяких работ на шкиве, крюке и «спуэр-тэйк-оф».





ЖУРНАЛ ВСЕРОССИЙСКОГО
ОБЩЕСТВА АВТОДОР

ВЫХОДИТ ДВА РАЗА В МЕСЯЦ

Четвертый год издания

Редколлегия: А. Брагин, Н. Беллев,
А. Головкин, В. Дмитриев, М. Коль-
цов, инж. М. Кристи, инж. К. Купре-
янов, М. Презент, Н. Осинский,
Л. Мандельяну, И. Фельдман, проф.
Е. Чудаков, И. Халепский

Приложить все усилия для своевре- менного пуска Автозавода	1
Итоги и перспективы советского автостроения (доклад В. В. Осин- ского на собрании автосекции ЦС Автодора)	3
Выступления по докладу тов. Осин- ского	11
Заключительное слово тов. Осин- ского	13
М. КРЫМСКИЙ.— Против обезличен- ной езды на автотранспорте	15
Борьба за советский автогигант	16
М. КОЗЛОВ. Советские автозаводы на сегодняшний день	20
Техническая консультация	25
Н. ОСИНСКИЙ.— Письмо в редакцию	26
Беседа с тов. Халепским	27
Автодорожный экран	28
Почему?	32

В номере 18 иллюстраций

Центральный Совет Автодора Москва,
Садово-Нудринская, 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.
«Огонек». Стдел распротр. Тел. 5-51-61.
ПОДПИСНАЯ ЦЕНА на 1931 год «За
Рулем»: на год—4 р., 6 мес.—2 руб. 15 к.,
1 м.—40 к., с приложен. «Библиотеки «За
Рулем»: на год—8 р., 6 м.—4 р. 50 коп.,
3 м.—2 р. 40 к. 3 в границу «За Ру-
лем»: на год—2 долл., 6 м.—1 долл. 25 ц.

ПРИЛОЖИМ ВСЕ УСИЛИЯ ДЛЯ СВОЕВРЕМЕННОГО ПУСКА АВТОЗАВОДА

АВТОЗАВОД—это маленькая революция во всем хозяй-
стве страны—эти слова, сказанные тов. Сталиным,
приводил недавно секретарь Нижегородского край-
кома тов. Жданов на совещании при редакции «Правды»
по вопросу о пуске автогиганта.

Внимание к Нижегородскому автозаводу всей Советской
страны вполне естественно и законно, его концентри-
рует автодоровская общественность. Строительству Нижне-
городского автомобильного завода, в связи с его предстоя-
щим пуском, мы посвящаем значительную часть материа-
лов этого номера.

Начиная с 1932 г., завод должен давать Союзу советов
144 тыс. машин в год—94 тыс. полутонных грузови-
ков и 50 тыс. легковых автомобилей (когда он будет пол-
ностью развернут). По своему размаху завод будет пред-
ставлять собой одно из мощных мировых индустриальных
предприятий.

Нижегородский автозавод—один из показательных об'ек-
тов и примеров большевистского овладения самой передо-
вой современной машиностроительной техникой.

Постановление СТО от 21 марта обязывает строителей
Нижегородского завода—рабочих и инженеров—пустить
его 1 октября этого года. В выполнении этого постановле-
ния коллективу строителей завода предстоит преодолеть
ряд трудностей, которые—нельзя в этом сомневаться—пре-
одолимы и полностью будут преодолены.

В данное время Автострой уже добился известных дости-
жений в выполнении намеченной программы. Расхлябан-
ность и недисциплинированность, которые имели место на
площадке в прошлом году и которые непрерывно освеща-
лись в сводках на страницах нашего журнала, уменьшают-
ся. За особый квартал Автострой перевыполнил программу
на 10%. До 70% всего числа рабочих строительства состоят
в рядах ударников.

За последний месяц строительство вступило в самый
ответственный период. Почти закончено возведение ряда
основных цехов и начинается монтаж оборудования. Одно-
временно продолжается стройка остальных цехов и подсоб-
ных предприятий и энергично ведется подготовка к пуску
завода.

Но одного напряжения и упорства, с которым автостро-
евцы до сих пор дрались за темпы, недостаточно.

В конце марта собралась общезаводская конференция
рабочих Автостроя, которая от имени всех 15 тыс. строи-
телей автозавода приняла напечатанное в «Правде» обра-
щение ко всем рабочим и инженерно-техническим работ-
никам—«Дело пролетариев всего СССР». «Строителями авто-
машины,—правильно указывают в своем обращении
автостроевцы,—являются не только рабочие автогиганта,
но и пролетарии металлургической, электротехнической,
химической, кожевенной, бумажной, стекольной и ряда
других отраслей промышленности». Внимание соответствую-
щих органов должно быть обращено наравне с самим
автогигантом и на его отдельные разбросанные участки—
подсобные и снабжающие предприятия. Из печатаемых
в этом номере доклада тов. Дыбеца и содоклада проф. Чуда-
кова видно, что с подготовкой снабжения завода листовой
сталью и целым рядом других необходимых материалов
положение сейчас неблагополучно.

Положение это должно быть в корне изменено. Цент-
ральный совет Автодора придает большое значение
активизации работы автодоровских коллективов как

на автозаводе, так и на всех снабжающих его предприятиях. По постановлению Центрального совета специальные автодоровские посты должны всеми мерами воздействовать на заводскую общественность, чтобы полностью обеспечить выполнение всех заказов автогиганта. Автодоровцы, работающие на строительстве, подчеркивает постановление Центрального совета, должны быть в первых рядах ударников, показывать пример всем остальным строителям. На май намечен созыв в Нижнем-Новгороде конференции коллективов всех предприятий, снабжающих и обслуживающих Автострой.

Вся автодоровская общественность объявлена мобилизованной для всемерного содей-

ствия пуску Нижегородского автозавода в установленный срок.

Больше, чем когда бы то ни было, повышается сейчас роль и ответственность автодоровских коллективов всех предприятий, так или иначе соприкасающихся с Автостроем. Все, что делается на площадке и вокруг завода, должно быть взято под самый бдительный пролетарский контроль автодоровской инициативы.

Нижегородский автогигант, одна из 21 ударных строек Советского Союза, по постановлению правительства, должен быть пущен 1 октября.

На осуществление этого решения должны быть брошены все силы Автодора.

ОРГАНИЗАЦИИ АВТОДОРА В ПЕРВОМАЙСКИЕ ДНИ

В СВЯЗИ с наступлением первомайских дней ЦС Автодора разослал на места указания по проведению международного пролетарского праздника в автодоровских организациях.

Центральный совет рекомендует превратить на местах первое мая в дни проверки выполнения автодоровскими организациями соцдоговоров и участия автодоровцев в ударных бригадах своего предприятия, колхоза, МТС, гаража, учреждения и др., путем самопроверки, вечеров соцсоревнования и ударничества, отчетов на них ударных автодоровских бригад, премирования лучших ударников и пр.

Вовлечь новые массы автодоровцев в ударные бригады и соцсоревнование созданием ударных бригад имени 1 мая, заключением соцдоговоров между автодоровскими коллективами, отделениями и отделами на лучшее участие автодоровцев в борьбе за промфинплан, в массовых хозяйственных и общественно-политических кампаниях, в проведении мероприятий по борьбе с бездорожьем и т. п.

Решительно взяться за выполнение призывов тов. Сталина об овладении техникой, ознаменовав день 1 мая развертыванием похода за овладение техникой, созданием автодоровских бригад и кружков техники, проведением мероприятий по повышению технической грамот-

ности шоферов, трактористов и дорожников. Приурочить там, где возможно, к 1 мая выпуск с курсов Автодора шоферов, трактористов и дорожников, в первую очередь из призывников 1909 г.

Усилить военную работу в наших организациях, добиваясь наибольших результатов в сборе средств на шестиколесные автомобили для Красной армии.

Превратить день 1 мая в день смотра итогов участия Автодора в весенней посевной кампании.

Принять участие в проведении первомайских торжеств устройством автодоровских вечеров, посвященных 1 мая, выпуском стенных газет, участием в первомайской демонстрации с сто процентной явкой на нее автодоровцев, организацией шествия автоколонн или отдельных декорированных машин, организацией катанья детей на автомобилях под лозунгом вовлечения детворы в организацию юных друзей Автодора и т. п.

Редакция предлагает своим постоянным работникам принять горячее участие в проведении первомайского праздника и на основе первомайской проверки осветить на страницах журнала все достижения и недочеты работы Автодора на местах.

АВТОДОРОВЦЫ, ОЗНАМЕНУЕМ ПЕРВОЕ МАЯ РАЗВЕРТЫВАНИЕМ ШИРОКОГО ПОХОДА ЗА ОВЛАДЕНИЕ ТЕХНИКОЙ, СОЗДАНИЕМ АВТОДОРОВСКИХ БРИГАД И КРУЖКОВ ТЕХНИКИ, ПОТОМУ ЧТО „ТЕХНИКА В ПЕРИОД РЕКОНСТРУКЦИИ РЕШАЕТ ВСЕ“

ИТОГИ И ПЕРСПЕКТИВЫ АВТОСТРОЕНИЯ В СССР

АВТОДОР ДОЛЖЕН ПОДНЯТЬ НОВУЮ ВОЛНУ ОБЩЕСТВЕННОГО ВНИМАНИЯ К СОВЕТСКОМУ АВТОМОБИЛЮ

Доклад В. В. Осинского на расширенном собрании автосекции ЦС Автодора совместно с активом 31 марта 1931 г.

Я ХОТЕЛ бы начать не с положения и перспектив нашего автостроительства, а с подведения некоторых итогов — в наиболее красочных отдельных пунктах — тому, какие мы сделали успехи в различных отраслях нашей индустрии.

Хотя этому уже отводилось место в докладах и статьях, но некоторые очень интересные

суммирующие оценки еще не сделаны. Я хочу главным образом направиться по линии «догона и перегона» высоко развитых в техническом смысле стран. Мы мало знаем, что этот догон и перегон уже успешно осуществляем по ряду отраслей. Этому вопросу я собираюсь посвятить в ближайшее время специальную статью.

МЫ ДОГНАЛИ ПО НЕФТИ, С.-Х. МАШИНОСТРОЕНИЮ, ТРАКТОРАМ, ДОГОНЯЕМ ПО ЧУГУНУ, СТАЛИ, МЕДИ, ЭЛЕКТРОТЕХНИКЕ

Пока что отмечаю следующее. По добыче нефти мы в 1930 г. вышли на второе место в мире. Предполагалось, что мы это сделаем в 1931 г., что мы обгоним Венецуэлу и станем на второе место вслед за Соед. Штатами. Теперь окончательные подсчеты показывают, что мы уже в 1930 г. были на втором месте. Венецуэла в 1930 г. сократила свою добычу, мы ее увеличили и таким образом опередили Венецуэлу.

По чугуну и стали мы в ноябре и декабре 1930 г. опередили Англию. Правда, там сильно сократилась выплавка чугуна и стали вследствие кризиса, но если наша металлургия будет хорошо работать, то она не должна упустить из рук этот рекорд, и в 1931 г. должна сохранить завоеванный перевес, а в 1932 г. его закрепить.

Мало известно, что мы находимся на втором месте в мире по с.-х. машиностроению вслед за Соед. Штатами. Никакая другая страна не может конкурировать с нами по совокупной ценности производства с.-х. машин. Мы его увеличили в пять раз по сравнению с довоенным временем.

По электротехническому производству подсчетов у нас не делалось и их довольно трудно сделать. Странами, идущими впереди в этом деле, являются Соед. Штаты, затем Германия, Англия и Франция. Франция производит электротехнических продуктов примерно на 300 млн. довоенных рублей. Мы произвели в прошлом году несколько больше, чем на 300 млн. довоенных рублей. Мы обошли Францию в 1930 г. и стали на четвертое место после Англии.

Таким образом мы обходим высокоразвитые буржуазные страны по нефтепромышленности, металлургии, с. х. машиностроению и электротехническому производству.

Дальше, относительно выпуска тракторов. В 1930 г. мы выпустили около 13 тыс. тракторов, столько же выпустила в 1929 г. Германия. Таким образом мы в 1930 г. сравнялись с Германией, каковая является после Соед. Штатов следующей страной по производству тракторов. В 1931 г. мы побиваем Германию в несколько раз. Сталинградский тракторный завод вместе с Путиловским дадут в несколько раз больше, чем 13 тыс. единиц. И в 1931 г. мы выходим на второе место после Соед. Штатов по производству тракторов.

По числу работающих тракторов мы имеем следующее. У нас было 66 тыс. тракторов осенью 1930 г., мы импортировали около 30 тыс. после 1 октября и не мало произвели сами на Путиловском заводе и Сталинградском. На Сталинградском до сих пор сделано 3 тыс. тракторов. Мы имеем в стране более 100 тыс. тракторов. Канада имела года два назад около 70 тыс. В ней сейчас менее 100 тыс. тракторов, судя по ввозу за два года. Таким образом мы обошли Канаду и выходим на второе место по тракторам в мире, потому что Соед. Штаты имели 852 тыс. тракторов по последнему подсчету. Дальше по числу тракторов стоят: Аргентина и Германия — по 30 тыс. и Англия 19 тыс. Так что мы занимаем второе место, находясь впереди Канады по числу тракторов.

По числу комбайнов мы стоим еще позади Канады и, конечно, позади Соед. Штатов. В 1929 г. в Соед. Штатах было выпущено до 37 тыс. комбайнов. Но наши комбайнные заводы, ныне сооружаемые, должны производить 75 тыс. в год. Когда эти заводы будут пущены, мы вдвое обойдем американское производство комбайнов.

Дальше — относительно меди. Среди стран, производящих медь, впереди всех стоят Соед. Штаты — 908 тыс. метрических тонн, на втором месте Чили — 287 тыс., Бельгийское Конго — 135 тыс. и Германия — 100 тыс. Наш тоннаж на этот год — 150 тыс. тонн, при чем программа эта, в отличие от некоторых отраслей, которые недополняют своих заданий, выполняется. Тов. Серебровский уверяет, что программа в 150 тыс. тонн будет выполнена. Тогда мы окажемся на третьем месте в мире по производству меди.

По производству цемента тоже трудно сделать точный подсчет, но, повидимому, мы находимся на третьем месте после Соед. Штатов и Германии, впереди Франции или наравне с ней.

Вот несколько справок, которые показывают, что вопрос догона и перегона в сущности не есть вопрос десяти лет, как сейчас нередко формулируется это дело, что собственно догон и перегон по целому ряду отраслей уже начался. Если мы это примем во внимание, то получается очень яркое противопоставление положению у нас автотранспорта. Для этого я и начал с приведенных справок, прежде чем перейти к положению дела по автотранспорту.

АВТОМОБИЛЬ — САМАЯ РАСПРОСТРАНЕННАЯ МАШИНА В МИРЕ

Характеристику положения дела в автотранспорте и в автопромышленности я хочу начать с обзора того, что происходит в буржуазных странах, вернее сказать, что происходило до последнего года, когда кризис задержал развитие.

На 1 января 1930 г. в мире числилось 35 млн. автомобилей; на 1 января 1931 г. количество их исчисляется в 36 млн. Прирост за 1930 г. очень задержался, вследствие промышленного кризиса, и продукция новых автомобилей шла преимущественно на амортизацию уже выбывших из строя машин. В Соед. Штатах прирост автомобилей за год выразился только в 200 тыс. штук.

Но все-таки цифра 36 млн. автомобилей в мире показывает грандиозность распространения автомобилей. Это — машина, которая является самой распространенной на свете. С ней могут конкурировать разве только швейная машина да электромотор, ручная машина и двигатель, а не сложный исполнительный механизм. Других машин в точном смысле, которые бы имели такое распространение, на свете нет.

Правда, эта машина концентрировалась преимущественно в Соед. Штатах. Из 35 млн. машин в 1930 г. 28 млн. автомобилей приходилось на Сев. Америку, т. е. 79%. Из 4.800 тыс. автомобилей, которые приходились на Европу, почти 70% было сосредоточено в трех странах: Англии, Франции и Германии. Значение этих цифр как-будто бы там несколько уменьшается. В действительности это не так. Это показывает, что именно там, где индустриализация достигла большого масштаба, сосредоточено большинство автомобилей. Это ярче всего говорить, что автомобилизация страны есть явление, тесно связанное с индустриализацией, что моторизация местного транспорта есть необходимая предпосылка индустриализации страны.

А вот какие данные можно привести относительно динамики автомобилизации мира. Если возьмем сначала Соед. Штаты, затем обратимся к таблице по всем частям света, получим необычайно характерную картину. В отношении Соед. Штатов можно констатировать следующее. В течение восемнадцати лет с 1900 по 1917 г. ежегодный прирост числа автомобилей в Соед. Штатах был не менее 33%, при чем прирост в 33% мы имеем за этот период только в кризисном 1907 г. и в депрессивном 1913 г.; во все остальные годы он выше 33%. В течение один-

надцати лет из этих восемнадцати прирост был выше 40%, при чем такие темпы наблюдаются в течение пяти лет, даже после того как наличие автомобилей достигло миллионной цифры. Потом эти темпы начинают „затухать“, сперва до 20%, потом 10—17%, и за три последние года, включая 1929 г., мы имеем только 5—8%. Но абсолютный прирост при этом не сокращается, идет на том же уровне.

Посмотрим теперь, что делается в остальных частях света. Я предлагаю вашему вниманию следующую таблицу ежегодного прироста автопарка. Здесь имеются Европа, Южная Америка, Австралия, Азия, Африка.

	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929
	В п р о ц е н т а х :						
Европа	44	21	21	22	15	14	15
Южная Америка	—	38	37	21	25	17	17
Австралия	34	56	49	24	24	19	14
Азия	18	32	25	25	24	22	27
Африка	—	—	42	28	23	22	14

Европа в 1923 г. имела 44%, далее три года свыше 20%, затем три года около 15%. Южная Америка — по паре лет более 36%, более 20% и 17%. Австралия три года подряд дает совершенно исключительные темпы (56% в 1924 г.), далее 24% прироста и, наконец, 14—19%. В Азии прирост автомобилей также идет чрезвычайно интенсивно, все время на уровне 20% и выше. То же в Африке. Во всех странах света прирост совершается очень быстро. В течение какого же времени? В течение послевоенного периода, когда следы кризиса 1921/22 г. более или менее сгладились, но когда дела капитализма были вообще блестящими, в эти годы наблюдается совершенно удивительное по темпам напряжение автомобилизации.

Далее вот что еще интересно подытожить. Что же в сумме произошло в смысле прироста автопарка за последние пять лет? При соединим в ответе на вопрос к перечисленным странам света также Соед. Штаты и мир в целом. По Северной Америке за 1925—1929 гг., т. е. за пять лет, предшествующих началу кризиса по 1 января 1930 г., прирост автомобилей выразился в 51%, а в абсолютных цифрах 900 тыс. штук. По всему миру — 64%, или около 14 млн. единиц. По континентам, находящимся вне северной половины американского материка, картина получается такая: Европа — 122%, Южная Америка 187%, Австралия — 185%, Азия — 184%, Африка — 209%; этому соответствуют абсолютные цифры в масштабах: 2.614 тыс. — 580 тыс. — 522 тыс. — 339 тыс. и 217 тыс.

ПОБЕДНОЕ ШЕСТВИЕ АВТОМОБИЛЯ

Если мы теперь возьмем справку относительно роста автомобильного производства, роста автопродукции, то получаем такие цифры. Я не буду называть абсолютных чисел и только брать отношения. Если мы возьмем отдельно Северную Америку и отдельно Европу (потому что производство автомобилей сконцентрировалось, во-первых, в Северной Америке, во-вторых, в Европе), то имеем такую картину. Беря первый год войны для характеристики довоенного состояния, затем 1919 г. по окончании войны, затем еще через пять лет — 1924 г. и, наконец, через дальнейшие пять

лет — 1929 г., получаем в Соед. Штатах в 1919 г. по сравнению с 1914 г. увеличение почти в четыре раза; в 1924 г. по сравнению с 1919 г. увеличение в два раза; с 1924 г. по 1929 г. — все еще увеличение в полтора раза.

В Европе, где, как мы обычно думаем, не так уж быстро развивается автопродукция, получается следующая картина: довоенное производство составляло 110 тыс., за 1919 г. данных нет, но производство было во всяком случае не выше довоенного, в 1924 г. 346 тыс. т. е. в три раза больше, чем до войны и чем в 1919 г. В 1929 г. 674 тыс., т. е. удвоения

по сравнению с тем, что было в 1924 г. Это — за пять лет!

Вот какие темпы прироста и автопарка и автопродукции мы наблюдаем в буржуазных странах мира. Они характеризуются тем, что, как видите, рост автопарка начинается с показателей в 40—50%, дальше он сходит на проценты в размере 20, 17, 14 (в Америке — и ниже), по мере того как проходит некоторый первоначальный период, при чем нет сокращения абсолютного роста, до начала кризиса. Рост автопродукции по пятилетним периодам дает в Европе после войны сперва утроение, потом удвоение. В Америке происходит тоже очень значительное увеличение в четыре и два раза и только за последнее пятилетие — на 50%. К чему все это приводит за границей, достаточно хорошо известно.

КАКОВО ПОЛОЖЕНИЕ С АВТОПАРКОМ И АВТОПРОИЗВОДСТВОМ У НАС

Теперь перейдем к освещению того, что же мы имеем у нас в СССР. Тут можно заранее ожидать весьма неприятных для нас цифр. Хотя меня в данном случае вовсе не интересует предъявлять вам „убийственные цифры“, так как это много раз делалось, а действия все же они не производят (к ним создалась как бы привычка), все же надо остановиться на некоторых данных, связанных с этой проблемой, все-таки привести их будет не бесполезно. Эти цифры гласят следующее. Если в 1913 г. в России было 18 тыс. машин, то в 1928 г. у нас попрежнему было 18 тыс. автомобилей. За тот же срок в Соед. Штатах число машин увеличилось в 19 раз (с 1.300 тыс. до 24,5 млн.), в Европе в 8 раз, в Азии за этот период — в 3,5 раза (со 100 тыс. до 350 тыс. штук).

Но это ничего особенного еще не говорит. Это было в то время, когда шла империалистическая война, затем гражданская война, была разруха и т. п. Я остановлюсь на сравнении между 1925 и 1930 г., так как это относится к тем временам, когда у нас закончился восстановительный период и начался реконструктивный процесс. Начиная с 1927 г., был уже широко поставлен вопрос об автомобилизации страны, стал работать Автодор и пр. Что же мы имеем за этот период? Беря данные на 1 апреля, получаем, что с 18 300 машин 1 апреля 1925 г. мы доходим к 1 апреля 1930 г. до 25 или 26 тыс. машин (точно известно, что тоже весьма характерно для нашего положения, мы не совсем точно знаем численность наших машин). С 18,3 тыс. до 25—26 тыс. за эти пять лет — это составляет 37 или 42% прироста (в зависимости от того, как будем считать — 25 или 26 тыс.). Тогда как в „затухающих“ Соед. Штатах имеем 51% прироста, в Европе имеем 122%, а в остальных частях света от 185 до 210% прироста за тот же самый период. Абсолютные цифры у нас колеблются между 18 и 26 тыс. единиц, что можно сопоставить со следующими цифрами по самым отсталым странам — именно по Индии и Китаю. Индия имела в 1930 г. 164 тыс. автомобилей, Китай — 38 тыс. штук. Это в Китае, где, как известно, армия каждого китайского генерала передвигается в сопровождении второй армии носильщиков, потому что дорог нет, кроме пешеходных или вьючных. Даже непонятно, где там можно ездить на автомобиле, и несмотря на это Китай имел в 1930 г.

Вкратце тут необходимо отметить, что автомобиль конкурирует с железной дорогой самым энергичным образом не только в Соед. Штатах, но в Англии, во Франции, в Германии, во всех тех странах, которые имеют достаточную численность автомобилей. Автомобиль в городах побивает трамвай. Нью-Йоркская кампания трамваев сменяет целиком трамвайную сеть на автобусную. Автомобиль совершенно вытесняет лошадь с дорог, уже вытеснил ее в Соед. Штатах, начинает вытеснять по всей Западной Европе, что, между прочим, отражается и на том, что овес стал вещью совершенно ничтожной в области хлебной торговли. Если мы перед войной имели очень значительную экспортную статью в виде овса, то теперь он почти никакой роли не играет. Вот каково положение вещей в зарубежных странах.

8 тыс., а мы имели 26 тыс. Если у нас было в 1930 г. менее 2.000 автобусов, то в Китае в этом году их было 6.417. Вот каковы данные относительно прироста за последние годы в течение последнего пятилетия нашего парка в СССР.

Теперь следует обратиться к вопросу о том, как у нас обстоит дело с автопроизводством. Обращаю ваше внимание на вторую таблицу, которая дает нам следующие данные.

Программы и выпуск на автозаводах СССР

Годы	АМО (вкл. „Спартак“)	Яросл. зав.	Все заводы (вкл. сборку)	Пятилет. прогр.	% выпол.
1924/25 . .	115	—	115	—	—
1925/26 . .	275	25	300	—	—
1926/27 . .	422	45	467	—	—
1927/28 . .	586	91	677	—	—
1928/29 . .	1.284	208	1.492	1.820	82
1929/30 . .	2.806	711	5.450	10.900	50
1930/31 . . .	—	—	23.130	38.000	69
1931/32 . . .	—	—	80.280	101.000	79
1932/33 . . .	—	—	—	200.000	—

Таблица показывает следующее. Если мы сравним 1924/25 г. с 1929/30 г., то мы получим в абсолютных и относительных цифрах значительное увеличение: со 115 машин мы доходим до 5.450 машин. Нужно только отметить, что из этих 5450 машин около 2000 собраны из частей Форда, а наши предприятия из своих частей сделали 3.517 машин. Увеличение со 115 до 3517 в 1929/30 г. это все же очень большой рост; но, разумеется, если начинаешь какое-нибудь развитие от нуля, то рост показывает довольно большие темпы.

Важнее здесь то, что за этот период мы действительно научились делать автомобиль и достигли приличной абсолютной цифры. Мы в 1929/30 г. обошли уже Швецию и Швейцарию. Но больших лавров мы этим еще не стяжали, потому что эти страны выпускают мало машин, стоят в конце ряда производящих автомобили стран. При выпуске в 5 и 23 тыс. штук нам еще далеко не только до Соединенных Штатов, но и до Канады, Англии, Франции, Германии, Италии,

ЧТО ДОЛЖНА НАМ ДАТЬ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПЯТИЛЕТКА

Но наиболее интересной частью данной таблицы является сопоставление между сводной пятилетней программой и действительным (а также вероятным) выпуском машин.

Автомобильной пятилетки в полном смысле слова у нас нет. Вместо пятилетки имеются два варианта сводных программы. Один вариант был выработан летом 1929 г. в Госплане и представляет собою сводную программу заводов АМО, Ярославского и будущего Нижегородского до конца пятилетия. Второй вариант был составлен в ВСНХ, позднее, осенью того же года; это — так называемый вариант Межлаука. Отличие его состоит в том, что выпуск АМО в последнем году пятилетия уже зафиксирован в 50 тыс. и в том, что к этому времени Нижегородский завод был рассчитан на мощность 140 тыс. единиц, а не 100 тыс. единиц, как считали летом, когда Госплан составлял свою сводную программу.

Я взял этот последний межлауковский вариант, эту сводную программу, заменяющую пятилетку автостроения, и сопоставил с тем, как эта сводная программа выполняется и с тем, что следует ожидать дальше. Получается такая картина. На 1928/29 г. намечено 1829, сделано 1492, выполнено 82%, несмотря на то, что программа составлялась в 1929 г., т.е. в самый год выполнения. В истекшем 1929/30 г. намечено было 10.900 единиц, сделано машин, включая сборку, 5.450 единиц, т.е. программа выполнена ровно на 50%. На 1930/31 г. программа говорит о 38 тыс. выпуска (я должен в скобках оговориться, что для сопоставимости с программой я привожу все цифры по октябрьским годам, даже и для периодов после перехода к календарным годам).

В отношении вероятного выпуска 1930/31 г. я сделал такой простой расчет.

Взял утвержденную своевременно программу производства заводов ВАТО на 1931 г., вычел то, что за последний квартал 1931 г. должно быть выпущено и прибавил то, что фактически было выпущено за последний квартал 1930 г. В результате получается 23.130 машин, т.е. 69% от данного пункта пятилетней программы.

На 1931/32 г. сводная программа предполагала 101 тыс. единиц. Тут с расчетом было несколько труднее, но пришлось, однако, действовать наиболее надежными способами исчисления, предположив, что в начале 1931 г. завод АМО окажется способным выпустить в течение года намеченные 25 тыс. единиц. С другой стороны, относительно Нижегородского завода пришлось поступить следующим образом: взять то, что по программе на 1931 г.

причиталось на последний квартал, затем прибавить на 1932 г. соответствующую порцию, выведенную из годичной мощности 60 тыс. машин (ибо Нижегородский автомобильный завод пока оборудуется не на 140 тыс. и не на 80 тыс. в первую очередь, как было намечено, а вследствие сокращения отпуска кредита, он будет на 60 тыс.), затем присоединить к сему выпуск Ярославского завода, считая, что в начале 1932 г. он будет иметь мощность в 4 тыс. Тогда получится 80.280 машин, т.е. выполнение на 79%.

Относительно последнего года пятилетки я не решился делать никаких подсчетов, потому что как пойдет дооборудование наших заводов, развертывание их мощности, учитывая те прецеденты, которые сейчас имеем, сказать очень трудно. Я не взялся ни за какие подсчеты. Во всяком случае результат получается тот, что за первые четыре года пятилетки выполнение составляет 73% (считая также вероятный выпуск 1931/32 г.), а невыполнение — 27%, более чем $\frac{1}{4}$ в отношении к тому, что можно условно считать пятилеткой автопромышленности¹.

Это обстоятельство достаточно констатировать для того, чтобы сказать, что у нас дело обстоит не совсем гладко не только по линии прироста нашего автопарка, но и по линии роста нашего автопроизводства. Мы не выполняем нашей весьма недостаточной автопятилетки. Ведь эту сводную программу все признавали недостаточной. Мы ее недовыполняем.

Когда я констатирую это, то не боюсь упрека в том, что поступаю „непатриотично“ с советской точки зрения. Я считаю, что обязанностью преданного делу пролетариата человека является констатировать такие вещи, дабы исправить пробел. Если мы в состоянии перегнать высоко развитые страны Европы и Америки по тем отраслям промышленности, которые я перечислил раньше, если мы уже осуществляем догон и перегон, то кто же скажет, что мы не можем выполнить своих собственных наметок по автопромышленности? И если мы их не выполняем — это нужно констатировать, привлечь к этому усиленное общественное внимание. Это необходимо, товарищи, тем паче, что это нас ведет к другим неприятным перспективам в дальнейшем, на которых мне хочется остановиться раньше, чем на вопросе о том, почему, собственно говоря, у нас получается такое невыполнение пятилетней программы и что надо предпринимать для того, чтобы добиться ее выполнения, а в дальнейшем достаточного развертывания автопроизводства.

АВТОМОБИЛЬ ОТСТАЛ У НАС ОТ ТРАКТОРА И РОСТА ГРУЗОБОРОТА

С какими неприятными последствиями мы встретимся вследствие невыработки автомобилей — это можно характеризовать справками двух родов: во-первых относительно того, как у нас дело может сложиться с местным безрельсовым транспортом, во-вторых, относительно того, как у нас может сложиться во взаимоотношении между трактором и автомобилем.

По вопросу о том, что у нас получается по линии местного транспорта — расчеты делались очень многими. В частности Цудортранс

делал исчисления, сколько нам нужно автомобилей, какой имеется в них дефицит и т. п. При этом пытались подсчитать грузооборот, установить известные показатели емкости и ежегодного пробега конного и механического транспорта,

¹ После прочтения доклада выяснилось: во-первых, что исходная мощность НАЗ составляет 70 тыс. единиц и, во-вторых, что АМО решено дооборудовать до мощности 50 тыс. уже в 1932 г.; хотя последнее не означает еще полной отдачи 50 тыс. единиц в 1932 г. и еще менее скажется в расчете на 1931/32 г., однако, повышает процент выполнения четырех лет пятилетки до 80—85%. Прим. докладч.

отсюда выводилась потребность в автомашинах, размеры их нехватки и пр. По сложности таких расчетов они часто являлись не вполне убедительными. Они слишком много доказывали, как гласит французская поговорка, и поэтому не производили достаточного действия на тех, к кому доказательство обращено.

Лучше пойти по линии выявления простых обобщающих цифр, с одной стороны, грузооборота железнодорожного, с другой стороны — простых основных прикидок по линии грузооборота местного транспорта. Поддающиеся точному учету размеры железнодорожного грузооборота покажут рамки, в которых движется развитие транспорта вообще. Рост грузооборота на железных дорогах был, согласно пятилетнему плану, запроектирован в свое время в размере 85% в течение пятилетки, при чем, принимая во внимание, что в исходном году пятилетки железнодорожный грузооборот был на 14% выше довоенного, намечалось, что в 1932/33 г. по сравнению с 1913 г. железнодорожный грузооборот должен будет оставить 213% довоенного. При этом в абсолютных цифрах в 1932/33 г. предполагалось, что будет 281 млн. тонн грузооборота. Фактическое положение вещей таково. В истекшем 1930 г. грузооборот железных дорог уже составил 244 млн. тонн. А на 1931 г. народнохозяйственный план устанавливает 330 млн. тонн, т. е. на 17% больше намеченного для последнего года пятилетки и в 2½ раза больше довоенного.

Когда таким темпом растет грузооборот железных дорог, то совершенно очевидно должен расти и грузооборот местного транспорта. Разумеется, он не должен расти в той же пропорции, как растет грузооборот железных дорог и водных путей (который также сильно растет), потому что большое количество грузов передается прямо с шахт и заводских дворов на железные дороги, а с железных дорог передается непосредственно в фабрично-заводские цеха.

Но известный параллелизм в этом деле имеется, потому что добыча с.-х. сырья и готовая продукция, идущая в потребление, возрастают весьма сильно как в сельском хозяйстве, так и в промышленности. Хотя нет никаких точных цифр, определяющих местный грузооборот, или, вернее сказать, грузооборот по гужевым путям в 1913 г. для сравнения с 1930 г., но можно без всякого сомнения утверждать, что если не фактический грузооборот, то потребность в безрельсовых перевозках в 1931 г. будет на 50% выше довоенной, не в два с половиной раза, как в 1931 г. железнодорожный грузооборот, а на 50%. По отношению потребности 1931 г. в этом сомнений нет, но что мы фактически по безрельсовым путям перевезем в полтора раза больше чем в 1913 г., в этом сомневаться можно, потому что мы не имеем средств передвижения для этого. Цудортранс подсчитал, что в 1933 г. по сравнению с 1931 г. местный грузооборот должен увеличиться еще в два раза. Это подтверждено расчетами.

В результате у нас получается следующее при сопоставлении с перевозочными средствами, которые мы имеем в руках. Тут тоже приведу простейшие данные, которые, однако, фигурируют у нас довольно редко. Если у нас лошадей рабочего возраста в 1912 г. было 28 млн. голов, то в 1930 г. у нас их было 23 млн. го-

лов, т. е. в 1928 г. у нас рабочих лошадей было 82% от довоенной цифры, при чем с 1928 г. по 1930 г. число лошадей у нас сократилось на 5%. На 1931 г. по народнохозяйственному плану численность голов рабочих лошадей принята равной 1930 г., т. е. прироста не предполагается. Фактический вопрос стоит не о приросте, а о том, чтобы принять все меры к тому, чтобы дальнейшего сокращения конского состава не происходило. И это — очень существенный вопрос, потому что нам сейчас нужно заботиться не только об увеличении численности моторно-тяговых средств, но весьма нужно заботиться о сохранении живой конской силы, которая нам еще очень нужна. Во всяком случае на 1931 г. народнохозяйственный план предполагает сохранить то число лошадей, которое было в 1930 г. Что будет в 1933 г., сказать трудно. По пятилетке выходил рост по сравнению с довоенным временем. В настоящее время этот рост предполагать довольно трудно.

Оптимистическое предположение, которое можно сделать, будет состоять в том, что мы добьемся весьма энергичными мероприятиями восстановления в 1933 г. числа лошадей довоенного уровня. Это очень трудно достижимо, потому что лошадь размножается не так быстро, как свинья, и значительно позднее созревает к своей производственной деятельности. Но сделаем такое предположение, что нам удалось довести число лошадей в 1933 г. до довоенного уровня. Что же мы получим? — Мы получим такое положение, что в 1933 г. у нас потребность к грузообороту будет в три раза выше довоенного, а лошадей будет довоенное количество, т. е., иными словами, если мы будем иметь 28 млн. рабочих лошадей в 1933 г., то нам надо было бы добавить к ним еще два раза столько же для того, чтобы поднять все те грузы, которые нам нужно будет перевезти в 1933 г. Так как этих лошадей у нас не будет, то совершенно очевидно, что этих лошадей могут заменить только механические транспортные средства.

Отсюда вытекает очень простой расчет, сколько нам нужно этих механических транспортных средств. Если мы сделаем такое предположение, что один автомобиль заменит 100 лошадей, а это является довольно оптимистической цифрой (правда, Цудортранс планирует, что в идеале это соотношение должно быть несколько больше; но я принимаю 100 лошадей и считаю это весьма оптимистической нормой), тогда у нас получается, что при потребности в 56 млн. лошадей мы должны иметь в 1933 г. 560 тыс. грузовых машин, без легковых.

Если мы обратимся к тому, что нам дает наша таблица производства, то получим, что к 1 октября 1932 г. (т. е. до того периода, когда можно делать еще более надежные подсчеты) мы произведем 110 тысяч автомобилей от начала пятилетки — и легковых и грузовых. Какое будет производство в 1932/33 г. сказать трудно. Допустим, это производство будет по полной программе 200 тыс., тогда получается, что мы будем иметь к этому времени производственных 310 тысяч автомобилей — и грузовых и легковых. Допустим, что мы из 110 тыс. автомобилей, произведенных за четыре года пятилетки, превратим в грузовые 95—100 тыс. автомобилей. Допустим, что мы из 200 тыс. автомобилей, которые произведем в последнем

году пятилетки, отведем на грузовые 170 тыс. единиц. Между прочим, Цудортранс требует производить как можно больше грузовых машин, до 70%. Я же беру — 85%. Все равно и при этом условии получается, что и нас будет сделано не свыше 270 тыс. грузовиков, а потребность более, чем вдвое превышает эту цифру, не теоретически исчисленная полная потребность, а самая очевидная и настоящая потребность будет состоять в два раза большем количестве машин. Вывод из

этого получается довольно простой: либо нужно форсировать наше автопроизводство, либо над нами нависнет угроза импорта автомашин, поскольку лошадей нехватит, а перевозить будет нужно. Покончив с импортом тракторов, мы — если не изменим существующего положения — возможно должны будем перейти к импорту грузовых автомобилей, притом в большем количестве, чем тракторов и, конечно, тоже требующих от нас крупных расходов.

ЛЕГКОВОЙ АВТОМОБИЛЬ ТАКЖЕ ТРЕБУЕТ ВНИМАНИЯ

При всем этом я еще совершенно оставил в стороне легковой автомобиль. Легковой автомобиль — это вещь, которая должна идти по стопам всякого культурного строительства социалистического характера. Это теперь становится совершенно ясно. Легковой автомобиль должен иметь каждый райисполком, райпартком, все медпункты, ветпункты, все дорожно-телеграфно и телефонно-строительные звенья, все совхозные и колхозные организации, машинно-тракторные отряды, изыскательские партии, фабрики, заводы, прииски, партийные, комсомольские, профессиональные и кооперативные ячейки. Всем этим пунктам должен быть придан легковой автомобиль, потому что социализм есть такое устройство общества и хозяйства, при ко-

тором пульс бьется гораздо скорее, чем при буржуазной системе, в котором строительство идет быстрее. Поэтому без машины, убыстряющей передвижение лиц, ввязанных в общественную жизнь, без придания всем этим пунктам машин, обойтись нельзя.

Сегодня еще можно относиться к этому делу покладисто, но когда мы развернем реально в течение двух лет все то, что мы сейчас начинаем делать, то просто нельзя будет передвигаться пешком; необходимо будет и людям передвигаться на автомобилях. Следовательно, кроме очень крупного дефицита, исчисляемого сотнями тысяч машин по грузовым автомобилям, намечается большой дефицит по легковым автомобилям.

НАДО ОБЕСПЕЧИТЬ ТРАКТОРЫ АВТОМОБИЛЯМИ

Что тот и другой дефицит налицо — это можно видеть из сопоставления производства и наличия у нас тракторов и автомобилей, которое, кстати, бросает характерный свет на положение автомобильного вопроса по сравнению с тракторным вопросом.

Производство и наличие тракторов и автомобилей

	Производство (в тыс. штук)		Наличие на 1 октября	
	Тракт.	Автом.	Тракт.	Автом.
1928/29	2,8	1,5	32,2	18,0
1929/30	8,9	5,5	42,0	21,4
1930/31	44,5	23,1	66,3	27,0
1931/32	97,0	8,3	140,5	47,5
1932/33	153,5	до 200	223,5	122,9
			371,0	до 312,0

Я в этой таблице попытался сделать следующее: во-первых, статистически установить факты, во-вторых, в виде подсчетов выяснить вероятное производство и наличие не только автомобилей, но и тракторов. Я не буду подробно останавливаться на том, как я подсчитывал производство тракторов и автомобилей. Производство автомобилей рассчитано теми способами, какие уже были указаны; производство тракторов — по времени развертывания наших тракторных заводов. Наличие тракторов и автомобилей я исчисляю таким образом. Имея в виду, что у нас тракторы до последнего времени не выбывали в амортизацию, как это констатировала записка тов. Одинцова в СТО, я принял, что тракторы с 5-летнего возраста тогда, когда число тракторов достаточно увеличится, будут выходить ежегодно в тираж и вычеркивал из тракторного парка автомобили старше семилетнего возраста, начиная с 1931/32 г. Что касается автомобилей, то я принял процент амортизации в 10, тоже весьма умерен-

ный процент амортизации. Я принял также, что с 1931 г. ни тракторы, ни автомобили ввозиться не будут.

Что же получилось? Если мы посмотрим на ход производства в 1928/29 и 1929/30 гг., то хотя абсолютные цифры здесь малы, но уже устанавливается основная тенденция, что тракторов производится больше, чем автомобилей (почти вдвое). В 1930/31 г., т. е. в том году, который идет сейчас, считая по октябрьским годам условно, тракторов должно быть произведено 44,5 тыс., автомобилей — 23 тыс., в 1931/32 г. — тракторов 99 тыс., автомобилей — 80 тыс. и лишь в 1932/33 г. тракторов 153 тыс., а автомобилей — по программе 200 тыс. Из этого вытекает движение наличия тракторов и автомобилей и соотношение их между собой. На 1 октября 1930 г. — автомобилей 27 тыс., тракторов 66 тыс., перевес более чем вдвое. На 1 октября 1931 г. у нас будет 140 тыс. тракторов и 47 тыс. автомобилей, т. е. тракторов втрое больше. В 1932 г. у нас будет 223,5 тыс. тракторов и 123 тыс. автомобилей, т. е. последних вдвое меньше. На 1 октября 1933 г., если мы выполним полностью задание последнего года пятилетки в 200 тыс. единиц, тогда на 371 тыс. тракторов придется 312 тыс. автомобилей. Тогда мы приблизились бы к соотношению 1:1, что, однако, по ходу дел до сих пор не обеспечено. А так, как дело стоит сейчас, мы имеем, как видите, соотношение 3:1 и в будущем году 2:1. Что это по существу означает? Это означает, что мы производим тракторы, но не снабжаем их средствами передвижения для перевозки того, что эти тракторы производят. Если мы условно примем, что одному трактору надо придать хоть один автомобиль (и грузовой и легковой, условно объединенные в одной единице), тогда нам нужно иметь ровно столько же автомоби-

лей в сельском хозяйстве, сколько оно имеет тракторов. Но, между прочим, надо отметить, что наша автопродукция только в размере 50% направляется в сельское хозяйство, даже меньше. Если принять это во внимание, то выходит, что в соотношении тракторов и автомобилей получается большая неувязка. Ежели мы возьмем хотя бы 1:1, как соотношение тракторов с автомобилями, то мы должны считать, что на обслуживание сельского хозяйства в добавление к тракторам требуется выработать еще столько же автомобилей, а считая другие потребности—значительно больше. Вот это второе сопоставление также показывает, насколько мы недопроизводим автомобилей.

Мне прислана записка, что в Соед. Штатах в 1930 г. на миллион тракторов приходится 800 тыс. фермерских грузовых автомобилей. Вы, к сожалению, упускаете, что на этих фермах имеется еще 6 млн. легковых автомобилей, на которых возятся и грузы. Надо сказать, что в Соед. Штатах приходится на один трактор 7 автомобилей грузовых и легковых.

ЗНАЧЕНИЕ АВТОМОБИЛЯ ВСЕ ЕЩЕ НЕДОСТАТОЧНО ОСОЗНАНО

Разрешите перейти к выводам и поставить два вопроса. Первый вопрос—почему это происходит, и второй вопрос—что сделать для изменения такого положения, для исправления его.

Почему это происходит? Я бы дал общий ответ в таком направлении: потому что не вошло еще широко в общественное сознание, что автомобиль имеет огромное значение, как и трактор. Это самый основной и главный ответ. Самая основная причина состоит в недостаточной осознанности у нас значения автомобиля как машины, входящей в аппаратуру индустриального хозяйства. Можно, конечно, фиксировать частные причины, можно заниматься анализом того, что происходит на заводах. Например, если обращаться к конкретным фактам, то недопроизводство объясняется тем, что запоздала реконструкция завода АМО, а реконструкция запоздала потому, что инженер Брандт, с которым был заключен договор, своих обязательств не выполнил, и реконструкция вместо того, чтобы быть законченной 1 июня 1930 г., будет вчерне закончена к 1 июня 1931 г.

Дальше, по Нижегородскому заводу. Если мы начнем спрашивать, каково положение вещей здесь, то тут надо констатировать, что по Нижегородскому заводу имеем большое запоздание в реализации всего сооружения, в частности по линии оборудования. Спецификации оборудования Нижегородского завода были готовы в апреле 1930 г. и можно было начать выдачу заказов. Тут можно сделать сопоставление между Харьковским тракторным заводом и Нижегородским автомобильным. Харьковский тракторный завод в апреле 1930 г. было решено копировать со Сталинградского тракторного завода. Следовательно, спецификации по Харьковскому заводу были налицо, можно было начинать выдачи заказов. Такое же положение было на Нижегородском автомобильном заводе. Между тем Харьковский тракторный завод начал выдавать заказы

Все мною сказанное приводит, между прочим, к следующему выводу по линии нашего сельского хозяйства. Тов. Сталин в последнее время сформулировал дело так, что мы овладели обработкой земли в совхозах и колхозах, но мы не овладели еще по-настоящему уборкой. Уборка у нас находится в минимуме и преодоление этого мы ставим как боевую задачу на 1931 г. Я бы к этому добавил, что в 1932 г. у нас вывоз урожая станет самым узким местом. Это будет уже в 1931 г., но пока будет еще мало заметно, а в 1932 г. это станет совершенно очевидным, ибо увеличится количество тракторов, сильно разовьется запашка, но автомобилей будет мало, и с вывозом урожая получатся значительные затруднения. Я поэтому утверждаю, что нужно немедленно принимать очень серьезные меры по линии автопроизводства, и конкретно вопрос можно поставить так, что это специально пойдет для обслуживания нашего сельского хозяйства, потому что правильного соотношения между производством и наличием тракторов и грузовых автомобилей не установилось.

на оборудование летом 1930 г. и безусловно будет готов к сроку, а Нижегородский автомобильный завод формально получил право заказывать оборудование только в последнем квартале 1930 г., а фактически начал размещение заказов в начале 1931 г. Это сопоставление отражает широко распространенное у нас представление, что автомобиль не то, что трактор. Трактор—это нужная вещь. Автомобиль—это вещь второго разряда. Это сказывается в самых разнообразных направлениях.

Если посмотреть, например, что происходит по линии импорта, то импорт тракторов производится соответствующими импортирующими организациями в срок, совершенно точно. Что делается с импортом частей для сборки автомобилей на наших сборочных заводах,—всем хорошо известно, что тут происходит. Инстанции, этим делом занимающиеся, не считают, что, задерживая доставку частей, они делают большое упущение. Приводить по этой части примеры было бы излишне, так как они очень недавно приводились в связи с рассмотрением вопроса о Московском автосборочном заводе.

Если мы обратимся к Ярославскому заводу, третьему в этой серии (о Нижегородском заводе я больше не буду говорить), производящему тяжелые грузовые машины, которые особенно нужны, во-первых, для перевозок параллельных с железнодорожными на самых загруженных участках, во-вторых, для капитального строительства, в-третьих, для обслуживания промышленных предприятий по крупному грузообороту, то Ярославский завод получил летом 1930 г. санкцию на то, чтобы переоборудоваться на мощность 4.000 грузовиков в год. Но реализовать это постановление СТО долго не удавалось по той, я бы еще раз сказал, причине, что Ярославский завод не есть тракторный завод, а только завод автомобильный.

Из личного моего опыта пребывания в авто-тракторном объединении в течение года я констатирую что по линии развития тракторного производства работать было не трудно. Конеч-

но, всегда есть препятствия и трудности во всякой работе но здесь препятствия и трудности преодолевать было довольно легко. Что касается автомобильного производства, то здесь было значительно труднее. Почему?— Потому опять-таки, что не внедрено еще полностью в общественное сознание значение автомашины и — надо еще сказать одну вещь, с этим связанную, — потому что недовыполнила своей задачи автообщественность, в том числе, между прочим, недовыполнил своей задачи и докладчик на настоящем собрании.

Картина оказалась совсем не та, которая оптимистически первоначально мыслилась, что автодорожная кампания за время с 1927 по 1929 г. завоевала-де основные позиции в общественном мнении страны по линии авто-

мобилизации (в частности и то, что Нижегородский завод начал осуществляться). Главные позиции-де завоеваны, теперь все остальное легко, надо только выполнять, надо только реализовать. Это оказалось совсем не так, и несомненно, что автомобильной общественности и Автодору нужно начать вторую полосу своей деятельности. Вновь надо создать движение воды вокруг автомобильного вопроса. Опять необходима энергичная пропаганда Автодора — теперь за полное и своевременное выполнение пятилетки, за правильное развертывание автопромышленности, которое весьма опаздывает, как констатировалось предшествующими данными, для того, чтобы выйти из того положения, которое сейчас намечается.

НИЖЕГОРОДСКИЙ ЗАВОД НАДО ОБЕСПЕЧИТЬ ЛЮДЬМИ, СРЕДСТВАМИ, МАТЕРИАЛАМИ И ПОДСОБНЫМИ ПРОИЗВОДСТВАМИ

Помимо указания на то, что нужно будить общественную мысль, что нужно пропагандировать важность автомобильного дела, необходимость соблюдения намеченных программ и должных масштабов, помимо этого,— что мы должны предложить в качестве конкретных шагов, могущих предотвратить угрожающие нам трудности, что требуется предпринять для достаточного развития автодела?

Для этого требуется, конечно, прежде всего надлежащее обеспечение средствами и материалами автомобильных заводов, потому что они ими обеспечены не полностью.

Необходимо обеспечение их кадрами, ибо Нижегородскому автомобильному заводу в момент его пуска в ход угрожает с этой стороны положение, сходное со Сталинградским тракторным заводом (если не более трудное, так как на Сталинградском тракторном заводе

делается 4 тыс. деталей, а на Нижегородском автомобильном заводе будет делаться 16 тыс. деталей, и деталей немножко посложнее, чем тракторные детали). Состояние кадров в настоящий момент на Нижегородском заводе таково, что по этой линии перспективы не достаточно благоприятны.

Нужно подготовить обширные слои среднего технического персонала для того, чтобы справиться с руководством отдельных звеньев завода, с налаживанием станков, с контролем и тому подобными вещами. Завод должен быть обеспечен кадрами щедро, иначе будут большие затруднения при пуске.

В-третьих, нужны решительные меры по линии подсобных производств. Это вопрос, который последнее время обсуждался в печати. Выяснилось, что никто из поставщиков Автостроя по-настоящему к своей задаче до сих пор не готовился.

ЧТО НУЖНО СДЕЛАТЬ В ЭТОМ ПЯТИЛЕТИИ

Вот основные элементы, относящиеся к выполнению того, что намечено. Но этого не достаточно для того, чтобы предотвратить обрисованные мною неприятные перспективы (включая перспективу импорта, которую мы всегда стараемся всячески сократить).

Надо подумать о более радикальных способах решения вопроса еще в пределах нынешнего пятилетия. Я, кстати сказать, сейчас совершенно не касаюсь проблем будущего пятилетия. По этому вопросу я свои соображения выскажу тогда, когда будет сделан доклад или плановым управлением ВАТО или автодорожной группой Госплана, доклад о „большой программе“ советского автостроения.

По отношению к нынешнему пятилетию, в котором намечается сильный дефицит, тут радикальными мероприятиями, которые могли бы этот дефицит устранить, являются следующие. Во-первых, по заводу АМО — утверждение того, что завод после того, как он будет пущен на мощность 25 тыс., в следующем году должен перейти на 50 тыс. т. е. он должен быть удвоен по мощности уже в 1932 г. Это должно быть зафиксировано бесповоротно. Выполнить это вполне возможно, и это было бы серьезным реальным шагом к устранению узкого места. Для этого нужно продолжать дооборудование

завода АМО, несмотря на пуск нового оборудования на 25 тыс. машин, параллельно развертывать завод на 50 тыс.

Не стану сейчас давать подробные расчеты по данному вопросу, так как собрание уже достаточно утомлено и цифры вряд ли будут отчетливо усвоены, но для того чтобы покрыть всю прореху в несколько сот тысяч машин, получающуюся к концу пятилетия, недостаточно только развернуть АМО.

Для этого нужно еще, во-первых, чтобы Нижегородский автомобильный завод оборудовался не на 60 тыс. исходной мощности, а на 80 тыс. исходной мощности (по существу говоря, следовало бы ставить вопрос, чтобы уже исходная мощность была в 140 тыс.). И, во-вторых, надо ставить вопрос о том, чтобы Нижегородский завод, подобно АМО, параллельно с пуском в ход исходной мощности уже дооборудовался (с начала 1932 г.) до полной мощности в 140 тыс., а затем был еще раз удвоен и чтобы те запасы площади, которые остались на территории Нижегородского завода, были в 1933 г. использованы для этого удвоения Нижегородского автомобильного завода. Я повторяю, делать арифметические подсчеты сейчас трудно, но всякий с карандашом в руках их очень легко может сделать и убедиться,

что это и есть основной, реальный исход в этом отношении.

Наконец, по Ярославскому заводу, где дело долго стояло очень неопределенно и где теперь стало ясно, что завод получил, наконец, возможность оборудоваться на мощность в 4 тыс., но где попрежнему неясно пойдет ли он дальше, будет ли он разворачиваться на 6 и 10 тыс., как предполагалось по пятилетней наметке, — по Ярославскому заводу необходимо бесспорно зафиксировать, что он разворачивается на эти мощности и, если возможно, даже на большие мощности.

Разворачивание строительства автомобильных заводов надо форсировать самым энергичным образом, не смущаясь тем, напр., что АМО занят трудным процессом реконструкции на мощность в 25 тыс. единиц. Директива ВСНХ по этому вопросу гласит, что надо сперва освоить эту мощность и затем думать о дальнейшем расширении. Это, может быть, правильно с организационной точки зрения, но время не позволяет такой постепенности. Если бы сейчас можно было вдаваться в рассмотрение того, что получится в следующей пятилетке, при условии медленного продвижения вперед в данной пятилетке, то картина получится также весьма поучительная. Если мы подойдем к концу данной пятилетки с малым выпуском машин, то для осуществления лозунга „догона и перегона“ мы должны к концу следующей пятилетки развить выпуски до совершенно

астрономических размеров — для догона кого угодно, не только Соед. Штатов, но и, напр., для догона Англии.

Также и по этой причине — единственно, к чему мы должны обратиться и что надо поставить, как совершенно первоочередную задачу, это — всемерное форсирование строительства существующих и начатых автомобильных заводов, досрочное их оборудование на полную мощность и быстрое дальнейшее разворачивание.

Мне на это возражают с места, что автомобильную промышленность надо развивать по линии разделения ее на специальные производства, что я вообще считаю совершенно правильным и о чем первый поставил вопрос. Однако, беря дело в конкретной постановке, надо сказать, что нам время не позволяет в ближайшие года два поступать иначе, как усиливать уже заложенные заводы, чтобы быстро расширить это узкое место — усиливать АМО, Нижний и Ярославль.

Вот та совокупность обстоятельств, которая приводит меня к мысли, что необходима новая полоса энергичной общественной работы, что убедит общественное мнение нашей страны и актив наших работников в области народного хозяйства в первоочередной важности автомобильной проблемы, в необходимости развернуть автопроизводство в очень значительных масштабах и сосредоточить на этом участке максимум внимания и максимум сил.

ВЫСТУПЛЕНИЯ ПО ДОКЛАДУ

ПОСЛЕ доклада тов. Осинского выступил ряд товарищей, высказывавшихся по многочисленным вопросам, поставленным и затронутым докладчиком. За недостатком места мы даем здесь выступления этих товарищей в самом сжатом виде.

Тов. Шаргин считает, что в тот ввоз небольшого количества автомашин, который, повидимому, будет еще некоторое время продолжаться, необходимо ввести твердую систему и покупать самое ограниченное число всесторонне изученных машин.

Своими успехами в автомобильном деле Америка в очень многом обязана исследовательским работам (исследования по автоделу занимают там примерно 1/3 всех сумм, затрачиваемых на исследовательские работы).

Между тем наши хозяйственные организации мало интересуются автомобильно-исследовательской работой, особенно по эксплуатации.

Кроме автомобилей мы должны подумать над вопросом о применении электромобилей, паровых автомобилей и т. д.

Серьезнейшим образом поставленная исследовательская работа — основа успешной автомобилизации Советского Союза.

Тов. Гамбург. До сих пор неудовлетворительно у нас положение с выпуском тяжелых машин. Ярославский завод выпускает хорошую тяжелую машину, но его производственная мощность по выпуску пятитоннок недостаточна, а реконструкция его задержалась.

Существующие заводы не смогут удовлетворить всей потребности Советского Союза в автомобилях. Очень скверно обстоит с обслужива-

нием нашего автопарка. В этом году мы должны выпустить 34 тыс. машин, но ремонтных станций для них мы не имеем. Машину надо своевременно и полно обслужить бензином, водой и маслом, культурно с ней обращаться. До сих пор в Союзе не изготавливаются бензиновые колонки. Проведенные пока мероприятия не обеспечивают полностью автомобилизации Союза в должном масштабе.

Тов. Ваксов. Автомобильная культура захватила пока только незначительную прослойку нашей общественности. Несомненно, что Автотору необходимо поднять вторую волну внимания к автомобилю не менее значительную, чем это было в 1927 г.

Нам нужно немедленно выбрать моторы наиболее популярные в Америке, и на основе их создать базу для дальнейшего развития автомобильной промышленности. Наша автомобильная отсталость — это отсталость не только по отношению к автопарку всего мира, но и по отношению к нашей собственной индустриальной базе, к уровню развития наших производительных сил на сегодняшний день.

Тов. Лунче. Элементарные подсчеты показывают, что все наше автопроизводство в его современном виде не сможет покрыть наши потребности в автомобилях. Но, предъявляя огромный спрос на автомашины, наша промышленность очень мало сделала, чтобы обеспечить развитие этой молодой у нас, но крайне важной отрасли советской индустрии. Резиновая промышленность, например, почти изолирована от автомобильной, выпуск оборудования до сих пор не разработан полностью,

заводов для запасных частей почти нет. Подготовка кадров в качественном отношении неудовлетворительна, ремонтных мастерских нет, гаражное строительство слабо. Все это может поставить нас через два года перед фактом явного прорыва и уже сейчас надо со всей резкостью поставить вопрос об этом. Надо развернуть строительство подсобных предприятий для советской автоиндустрии, надо приковать внимание соответствующих органов к растущей советской автомобилизации.

Тов. Зелинский. Доклад тов. Осинского, осветивший общую количественную перспективу роста нашего автопарка, не дал, к сожалению, его качественного профиля. Вопросы о составе нашего автомобильного парка, о методах его эксплуатации, о типах машин и т. д. — важнейшие вопросы, которые еще предстоит разработать. Я не согласен с некоторым противопоставлением у докладчика трактора и автомобиля. На сегодняшний день трактор является первым и непосредственным инструментом перестройки производственных отношений в нашем сельском хозяйстве. Это обстоятельство надо подчеркнуть.

Цифры, которые приводил тов. Осинский, несомненно сигнализируют об опасности прорыва и из них надо сделать соответствующий вывод.

Я не согласен с тов. Ваксовым, что по линии моторостроения надо разрешить вопрос путем выбора мотора в порядке спешки. Необходимо пока изучить, исследовать вопрос, а затем принимать решение.

Исследовательская работа по автоделу является вещью практически необходимой в первую очередь в интересах советского производства — дела молодого и ответственного. Но машин для исследовательских целей нам отпускается чрезвычайно мало. Между тем, хотя бы такой вопрос, как установление правильных норм запасных частей, требует очень большой работы. Для нее нужны десятки автомобилей, а не один.

Тов. Перепелкин. Я считаю, что установка, сделанная тов. Осинским в его цифрах и выкладках, правильна. Он поставил основной вопрос, что мы по ряду основных отраслей народного хозяйства идем теми темпами, которые даны в установках партии и правительства, и что от этих основных отраслей развития советская автопромышленность явно отстает.

Медлить в вопросе развития советского автопроизводства больше нельзя, иначе получится прорыв, мы должны будем импортировать машины.

ВАТО и общественностью сделано в этом вопросе очень много, но перед лицом стоящих задач сделано очень мало. Наша экономика требует большего.

У нас отсутствует исследовательская работа, проектировочная работа, кадры, нет ряда измерителей, которые необходимо установить. Это объясняется организационными недочетами системы местного транспорта.

Перед соответствующими партийными и советскими организациями надо четко поставить вопрос о том, что темпы советского автопроизводства явно недостаточны.

Тов. Николаев. Правление ВАТО предпринимает ряд мер, чтобы полностью реализовать свою производственную программу и в цифры тов. Осинского надо внести ряд поправок. Принятые меры должны обеспечить выход

в 1932 г. наших заводов на ту мощность, о которой говорил тов. Осинский, в частности по заводу АМО на 50 тыс. машин в две смены. ВАТО ставит вопрос о трех сменах на АМО, что позволит довести его мощность в 1934 г. до 70 тыс. машин, Ярославский завод в 1932 г. по наметкам ВАТО будет давать до 8.000 машин, а в 1933 г. до 20. тыс. машин. По Нижегородскому заводу ставится вопрос о доведении его в 1932 г. до 140 тыс. машин и о введении трех смен. В 1934 г., по мнению правления ВАТО, завод должен быть доведен до выпуска 200 тыс. машин.

Интересно, что наше автостроительство в общем плане машиностроения будет занимать в 1931 г. по капиталовложению 32⁶/₁₀. Это показывает, что мы занимаем довольно основательное место среди других отраслей промышленности.

И все же я тоже считаю, что даже наша оптимальная программа будет явно недостаточной по сравнению с нашими потребностями.

Тов. Лежава. Прошло 3¹/₂ года с тех пор, как мы впервые заслушали доклад тов. Осинского и признали, что автомобилизация является острой очередной задачей, что надо создать общественность, которая взяла бы на свои плечи эту важнейшую проблему и содействовала бы ее разрешению.

Сегодня мы вновь единодушно отмечаем важность поставленного вопроса и по докладу тов. Осинского стремимся наметить перспективы и соотношения советской автомобилизации в общем балансе народного хозяйства страны. В докладе основными резкими мазками была намечена неизбежность разрыва между выпуском наших автозаводов и потребностями нашей экономики, которая должна повлечь увеличение собственного производства.

Мы не слышали, к сожалению, на сегодняшнем собрании выступлений наших экономистов, но мне кажется, что приведенные расчеты наших хозяйственных потребностей намечены очень скромно.

Я не совсем согласен с мнением тов. Зелинского, когда он говорит о некотором противопоставлении у докладчика трактора и автомобиля. Думаю, что тов. Осинский великолепно понимает всю роль трактора, как орудия социалистической реконструкции нашего сельского хозяйства, несколько в этом не сомневается, и сказать, что в его докладе есть противопоставление трактора и автомобиля — все равно, что сказать, что есть противопоставление между паровозом и тендером. Постановка вопроса о максимальном применении автомобиля, как спутника трактора в нашем сельском хозяйстве, есть в наших условиях чрезвычайно важная проблема. Только возможность социалистического использования автомобиля несколько облегчает у нас диспропорцию между трактором и автомашиной.

По всем вопросам, связанным с расширением нашей автопромышленности, нам нужно слушать специальные доклады — металлургов, нефтяников, резинщиков и т. д., при чем все эти вопросы нам нужно в первую очередь поставить не в техническом плане, а в организационном и экономическом. Дополнительная техническая проработка будет сделана в ведомствах и научных институтах.

На основании нашего автодорожного опыта мы можем сказать, что и партия и правитель-

ство достаточно внимательно относились к проблеме автомобилизации и к общественной инициативе в этом отношении. Автостроению предстоит теперь провести целый ряд работ для разрешения новых встающих перед нами проблем, для разрешения ударных вопросов советского автостроения.

В прениях совершенно правильно указывалось, что наряду с автомобилем надо поставить вопросы о применении электромобилей, паровых и турбинных автомобилей и т. д.

Необходимо поставить вопрос об усилении автомобилизации и доведении выпуска автомобилей до тех цифр, которые отвечали бы нашим потребностям. Это значит поставить вопрос о всех видах, формах и методах целого ряда работ, вытекающих из задач автомобилизации.

Проблема автомобильной культуры нами упущена не была.

Интересно, что НАМИ родился раньше, чем родилось у нас само автомобильное производство. Таким образом этот институт был надстройкой, не имевшей раньше под собой эко-

номической базы. Сейчас, когда производственная база создается, реорганизованный НАТИ должен оказаться достаточно подготовленным для предстоящей ему работы и будет оказывать громадную услугу нашей автомобильной промышленности. Мы имеем производственную автомобильную базу и имеем научный институт с опытом иностранной техники и науки.

Нам необходимо широко мобилизовать общественное мнение нашей страны, чтобы растущие гигантскими темпами потребности советского народного хозяйства не застали на автомобильном фронте нас врасплох, чтобы намечающийся разрыв был предусмотрен и приняты меры для его недопущения.

В прениях выступали также гг. Улеп и Пиолунковский, в основном подчеркнувшие необходимость форсировать советское автостроение. Тов. Улеп бросил тов. Осинскому упрек в том, что он, видимо, настаивает на ввозе автомашин.

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНОЕ СЛОВО В. В. ОСИНСКОГО ¹

МНЕ БЫЛ сделан несколькими ораторами упрек в том, что я не затронул того или иного вопроса, при чем методологически наиболее правильно этот упрек сформулировал тов. Зелинский. Когда меня упрекают в том, что я ничего не сказал о тягачах, паровых автомобилях, кадрах и т. п., то на это можно ответить, что об этом я и не обещал говорить.

Но все эти упреки носят формальный характер, ибо положение и ближайшие перспективы нашего автостроительства есть основная и узловая постановка вопроса, от которой надо разворачивать всю дальнейшую дискуссию. С этого мы по соглашению с тов. Халепским предполагали начать, а дальше поставить и все другие вопросы, которые сегодня не были затронуты, как, напр., „типаж“ машин.

В отношении того, что я сегодня говорил об импорте, вопрос ставится следующим образом. Если дело пойдет дальше так, как оно сейчас идет, то мы двинемся навстречу импорту в масштабе 200—300 тыс. машин. Если мы этого не хотим, надо форсировать темпы автостроения. Ясно, что всякий человек, не страдающий упрощенством, в состоянии понять, что я ратую не за импорт, а за автостроение и за то, чтобы этот импорт предотвратить. Точно также не страдающий упрощенством человек поймет отчетливо, что если я говорю о том, что у нас на данном фронте некий недочет, некая проруха, то это означает, что я в порядке самокритики ставлю проблему, назревшую по всем направлениям, находящуюся целиком в пределах того, что хочет партия и правительство и постановка которой помогает работе партии и правительства.

Относительно одного общего вопроса, который я не затронул: о заводах комплексных или специализированных. Должен отметить, что во время пребывания моего в ВАТО основная установка, которую я поддерживал в отноше-

нии дальнейшего развертывания автопромышленности, была именно на специализированные заводы. Эта установка поддерживалась и всеми моими товарищами. Ни в ком не вызывало сомнений, что всякое развитие автопромышленности на большую программу может идти только по линии специализированных заводов с разделением между ними функций. Это — совершенно ясная постановка вопроса. Относительно того, как произвести такое разделение, в какие сроки, на какие звенья и т. д., нужно разговаривать тогда, когда будем обсуждать десятилетнюю перспективу по докладу ВАТО или Госплана.

По Нижегородскому заводу действительно радикальным разрешением вопроса является предложение срочно дооборудовать завод до 140 тысяч мощности так, чтобы сделать ее либо исходной, либо достигнуть ее в течение полугода от начала пуска завода.

Кроме того надо поднять вопрос о дальнейшем удвоении мощности Нижегородского завода с доведением ее примерно до 300 тыс., без учета третьей смены, введение которой дела не может решить. Удвоение завода по окончании доведения до мощности в 140 тыс. учитывалось при планировании завода. Для этого надо построить дополнительные корпуса, в которых поставить оборудование, мощностью равное основному оборудованию. Запас территории для таких корпусов предусмотрен на заводской площадке.

Теперь позвольте остановиться на вопросе соотношения между трактором и автомобилем. А. М. Лежава указал на то, что в Америке автомобиль используется не так, как он может использоваться у нас. Тов. Лежава ставит вопрос теоретически, а практически нам тут рассказал тов. Лунче как на деле используются у нас автомобили, при наших кадрах, при отсутствии ремонтных баз, при нашем снабжении запчастями и т. д. При таких обстоятельствах говорить насчет использования автомобиля, что мы в ближайшее время начнем побивать бур-

¹ Помещается в сокращенном виде.

жуазные рекорды, не стоит. Имеются ли у нас люди, умеющие ездить и ухаживать за машиной? Имеются ли на каждом перекрестке ремонтные базы, бензиновые колонки, склады запасных частей и пр.? Этого у нас нет.

Примите во внимание также фигурировавшие здесь данные насчет того, сколько времени проходит автомобиль до поломки в Соед. Штатах и сколько у нас, при наших дорогах и нашей автокультуре. Но, с другой стороны, не забывайте, что трактор используется у нас действительно по-социалистически. Мне правильно подсказывают, что у нас трактор работает в четыре раза больше, чем в Америке. Следовательно, с этой точки зрения надо брать не американское соотношение грузовика с трактором, а нужно брать большее соотношение. Наконец, не забывайте, что легковой автомобиль тоже надо придать трактору. Таким образом соотношение 0,9 недостаточно, особенно если брать автомобиль легковой и грузовой.

Тов. Зелинский здесь выдвинул такую постановку вопроса — надо, говорит, сперва изучить, а потом уж строить. По-моему это довольно основательный перехват, в какую сторону уж я не знаю, но явный перехват. Вы хотите сперва изучить вопрос о моторах, но ведь беда в том, что нам завод уже теперь надо строить. И единственный реальный выход с выбором моторов для производства, каковой вопрос связан и с выбором моделей в целом, состоит в том, что нужно выбрать готовые модели моторов и машин, американских, по моему мнению. Выбор надо сделать осмотрительно. Выбор надо продискутировать на широком собрании, аналогичном сегодняшнему, а затем проработать в комиссионном порядке. Дальше, мне кажется, совершенно неизбежно, чтобы была послана за границу авторитетная техническая комиссия, которая просмотрела бы на месте все модели, которые могут выступить на сцену.

Дальше вот что я хотел возразить тов. Зелинскому. Он поставил вопрос насчет „контраверзы“ трактора и автомобиля в моем докладе. Конечно, говорил тов. Зелинский, трактор должен иметь приоритет перед автомобилем, потому что трактор прямо перестраивает производственные отношения, а автомобиль не перестраивает. Но если трактор работает без автомобиля, производственные отношения-то перестраиваются, однако получаются хозяйственные прорехи, которые вам мешают при перестройке производственных отношений. Конечно, трактор может и должен иметь приоритет. Я привел эту таблицу не для того, чтобы опорочить трактор или высказаться против трактора. Я имел в виду, что и здесь ведь постановка вопроса тоже комплексная. Мы усиленно тракторизуем страну, а вот тендера к трактору, как правильно выражался А. М. Лежава, не обеспечиваем.

Относительно баланса топлива, насчет чего говорил тов. Зелинский. При этом имеется в

виду, что надо еще учесть дизель, газогенератор, паровую машину, поскольку мы имеем сырую нефть, но мало бензина, также имеем лес и уголь в большом количестве. Я однако считаю, что нам надо перестраивать самый баланс топлива, а не направляться по линии наименьшего сопротивления. Я полагаю, что основной автотранспортной машиной на ближайший период остается машина внутреннего сгорания, работающая на крэкинг-бензине. Надо делать удар на развитие крэкингования, что партия и правительство и делают. Вопрос о дизель-моторах мне представляется существенным в более отдаленной перспективе, но основным узловым вопросом является внедрение автомобиля, работающего на бензине.

Я продолжаю стоять на той точке зрения, что массовая машина, которую нам надо внедрять в ближайшие годы есть полутонный грузовик фордовского типа и соответствующий легковой автомобиль. И это не несмотря на коллективизацию, а именно и при коллективизации, при социалистическом строительстве, потому что полутонка и малый легковой автомобиль проникают действительно повсеместно и позволяют все периферийные перевозки охватить и вовлечь в единое русло.

Пятитонка может обслужить только большие основные потоки. Те, кто, ссылаясь на коллективизацию, проповедают пятитонки, фактически ведут ту линию, чтобы производить поменьше машин. Поменьше машин, но более крупного тоннажа, это-де проще организовать и с производственной точки зрения. А в общем итоге — движение по линии наименьшего сопротивления и сдача позиции массовой автомобилизации страны.

Я вполне согласен с тем, что нами уже достигнуты крупные успехи на нашем автостроительном фронте. Мы создали автопромышленность, которая может равняться с промышленностью довольно передовых, хотя и не наиболее первоклассных в этом направлении европейских стран. Главное: мы научились делать машины. Конечно, это — большие достижения. Но не в этом вопрос, а в том, какое соотношение эти успехи имеют с масштабами всего нашего хозяйственного социалистического строительства, и достаточно ли с этой точки зрения того, чего мы достигли. На этот-то вопрос я и отвечаю: нет, настолько недостаточно, что надо поднимать тревогу на этом фронте, нужно всячески форсировать развитие нашего автопроизводства.

Конкретно говоря, нужно срочно удваивать мощность АМО, нужно добиваться развертывания в кратчайший срок НАЗ до 140 тыс. единиц мощности, а затем удвоения и, наконец, надо добиваться фиксации в ВСНХ того, что Ярославский завод развертывался в те сроки и на те мощности, как наметило новое правление ВАТО.

АВТОДОРОВЦЫ! АКТИВНО ПОМОГАЙТЕ ПАРТИИ В ВЫПОЛНЕНИИ АВТОТРАКТОРНОЙ ПЯТИЛЕТКИ В ЧЕТЫРЕ ГОДА! ДЕРИТЕСЬ ЗА ПРОМФИМПЛАН АВТОТРАКТОРНЫХ ЗАВОДОВ В ТРЕТЬЕМ РЕШАЮЩЕМ ГОДУ ЗАВЕРШЕНИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ФУНДАМЕНТА СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЙ ЭКОНОМИКИ!

ПРОТИВ ОБЕЗЛИЧЕННОЙ ЕЗДЫ НА АВТОТРАНСПОРТЕ

В КРУПНЕЙШЕМ гараже МОСПО грузовик „отдыхает“ вместе с шофером каждый пятый день. Это означает, что совершенно здоровые машины выбывают из строя каждый пятый день при всей острой необходимости в интенсивном использовании автотранспорта. В других гаражах Москвы наблюдалась другая крайность — непрерывный переход машин из рук одного шофера к другому. Установлено, что в ряде гаражей машины перебивали в течение месяца в руках 15 и даже более шоферов.

Шофер каждый день „пересаживался с машины на машину“, поэтому он не был в состоянии должным образом изучать особенности данной марки машин. Зная, что завтра будет другая машина, шофер не был заинтересован в детальном выяснении всех дефектов в работе машины, в своевременном ремонте ее. Потери на автотранспорте главным образом зависят от того, что автомобиль не имеет определенного хозяина. Здесь кроются причины повышенного расхода горючего, усиленного износа резины, частое пребывание машины в ремонте.

Вслед за железнодорожным транспортом и автотранспорт переходит на спаренную езду. Слишком много веских оснований для немедленного перехода на эту систему. Приходится удивляться, что ее не применяли на автотранспорте до сих пор при острой нехватке у нас автомашин. Можно назвать лишь единичных пионеров (Рязанский гараж в Москве) в этой области. Местный автотранспорт мало искал путей и способов рационального и наиболее полного использования автомашин. В гаражах крепко внедрились шаблон, рутина и инертность. Равнялись по „узким местам“, кряхтели, жаловались, но все же мирились с узкими местами.

Только при спаренной езде премирование даст эффективные результаты. Станут очевидными достижения каждого шофера в экономии топлива, в сохранности резинообуви и пр. Прикрепленный к машине шофер будет, при наличии премиальной системы, особенно заинтересован в лучшем состоянии „его“ машины, будет ревниво требовать, чтобы и другой прикрепленный к этой машине шофер бережно с ней обращался, будет требовать своевременного и тщательного ремонта машины.

Спаренная езда дает наиболее действительную возможность к переходу на бригадные формы работы. Показатели работ каждого прикрепленного к машине шофера будут ясны, окажется возможным провести социалистические формы труда, широко развернуть социальное соревнование и ударничество между прикрепленными к одной машине шоферами и между шоферами разных машин в гараже. Промфинплан („трансплан“) будет отчетливо доведен до каждой машины и каждого шофера.

С десятых чисел апреля спаренная езда вводится во всех крупных гаражах, эта система езды становится обязательной и для автотранспорта. Но, как было установлено на совещании при Главдортрансе, сложная перестройка работы на спа-

ренную езду идет в гаражах без должного руководства, без учета опыта тех немногих гаражей Москвы, где спаренная езда уже имеет опыт. Главдортранс, как вынуждены были признать руководители его автоотдела, совершенно не руководит этим делом, нет руководства и со стороны Облдортранса, гаражи предоставлены самим себе. Это не может не сказаться на темпе применения спаренной езды.

Многие важнейшие вопросы практического введения спаренной и тройной езды на автотранспорте еще не решены ни в гаражах, ни в руководящих инстанциях, вернее, они лишь ставятся в порядок дня. Уже сейчас намечается несколько вариантов этой системы. В связи с их применением возникает в частности вопрос об изменении установленного порядка в предоставлении шоферам выходных дней.

Так, при наличии объема работ, требующих 12—12,5-часовое использование автомашины в день, к ней могут быть прикреплены два шофера, работающих через день, что на месяц дает на каждого ($15 \times 12,5 =$) 187 до 192 часов работы. При использовании машины в две смены по 8 часов, к ней прикрепляются два шофера и кроме того на каждые 4 машины дается 2 подменных шофера. Если машина используется 12 часов в сутки, то продолжительность одной смены устанавливается в 9,5 час. и к одной машине прикрепляется 3 шофера, что опять-таки дает общую сумму часов работы на одного шофера, равную $\frac{19 \times 30}{3} = 192$ час

Особое внимание должно быть уделено твердому выполнению графика движения. В случае, если прикрепленные к машине шоферы отработают до истечения срока свою месячную рабочую норму, нужно, чтобы автомобиль попадал всегда в руки одного и того же подменного шофера. Но ненормально было бы, если бы у шоферов оставалось до начала следующего месяца много отработанных дней, что означало бы крайне неравномерную нагрузку последних.

Как было указано, прикрепленные к машине шоферы должны рассматриваться как бригады, но интенсивность этой бригадной работы зависит от установления отчетливой бригадной работы при нагрузке и разгрузке на автотранспорте, при заправке, смазке, ремонте автомашин, вообще при их обслуживании. Надо иметь в виду, что спаренная езда на автотранспорте вводится не только для лучшей сохранности и экономного использования автомашин, но и для наиболее уплотненного использования автопарка, так как число машин у нее явно отстает от потоков груза.

Гаражи пока не находят ответа на возникающие многочисленные вопросы, как лучше и целесообразнее организовать спаренную и тройную езду на автотранспорте. Необходимо в ближайшее время созвать деловую конференцию для разрешения возникающих вопросов при проведении спаренной езды.

М. Крымский

БОРЬБА ЗА СОВЕТСКИЙ АВТОГИГАНТ

НА ЗАСЕДАНИИ президиума Центрального совета Автодора 2 апреля 1931 г. начальник Автостроя т. Дыбец сделал доклад о ходе строительства Нижегородского автогиганта, представляющего большой интерес для всей автодоровской и советской общественности.

Мы даем здесь содержание доклада т. Дыбеца в сжатом виде.

Первой задачей, стоявшей перед нами, указал в начале доклада т. Дыбец, было спроектировать (применительно к нашим условиям) технологические процессы Форда и скопировать его машины. На этом пути мы встретили ряд трудностей. Первая и основная из них заключалась в том, что, попав на завод Форда, мы должны были долго прорабатывать вопрос о возможности применения у нас поточного метода производства. Наше первое задание заключалось в выпуске 300 машин в день, в то время как завод Форда может при неполной нагрузке выпускать до 10 тыс. машин в день. Поэтому перенесение фордовских методов производства на проектируемый завод с довольно суженым масштабом выпуска представляло значительные затруднения.

Форд получает целый ряд агрегатов (коробки скоростей, кузова и т. д.) со стороны. Он производит у себя не более 60% стоимости всей машины. Нам пришлось поэтому брать методы этих подсобных, но самостоятельных компаний, которые производят детали и агрегаты для Форда, и связывать это с основными фордовскими методами. Затруднения были настолько велики, что нам пришлось обратиться в правительство за разрешением расширить нашу производственную программу и вместо 100 тыс. проектировать завод на 120 тыс. машин в год. Это разрешение мы получили.

При определении производства запасных частей и деталей у нас встретилось новое затруднение, потому что „Форд А“ и „АА“ для самого Форда—машины новые и его конструкторам неизвестно еще какие детали и в какой пропорции изнашиваются. Этот вопрос мы решили скорей теоретически.

Далее т. Дыбец приводит некоторые соображения о прохождении стоимости завода в связи с отпущенными на его постройку лимитами.

Докладчик отмечает, что Форд представлял советским инженерам все возможности для полного и подробного изучения технологического процесса и всех вопросов техники фордовских заводов. К сожалению, силы, которые имелись в нашем распоряжении, не позволили полностью охватить весь фордовский технический опыт. Выработанный проект технологических процессов был утвержден консультацией фордовских инженеров и был утвержден без существенных изменений. Имевшиеся замечания были не принципиальными и касались в основном некоторых перестановок оборудования в цехе. Кстати сказать, перестановка оборудования в цехе и у Форда не считается преступлением. Наоборот, сам Форд гордится тем, что, по его выражению, у него машины на колесах и могут двигаться по цеху.

Наши молодые инженеры на работе у Форда проявили большую трудоспособность и их ра-

бота встретила одобрение фордовских специалистов.

Очень важен вопрос об обеспечении автопроизводства металлом. Будучи у Форда, мы внимательнейшим образом изучали всю сложнейшую спецификацию, по которой составлена фордовская машина. Она сравнительно с другими американскими машинами представляет исключение в том смысле, что сделана из металла, если можно так сказать, на пределе. Путем целого ряда опытов Форд ввел в производство более дешевые металлы, с которыми надо меньше всего возиться на всех термических обработках и запасы которых являются минимальными. На недоуменные вопросы наших инженеров, один фордовский конструктор просто ответил, что если бы фордовскую машину проектировать на основании всех законов механики со всеми запасами, то она будет в четыре раза тяжелее, чем современный „Форд А“ или „АА“. Возможно, что в условиях советских дорог нам придется вводить некоторые изменения в качество и вес ряда деталей—это покажет опыт эксплуатации советских „фордов“.

Тов. Дыбец отмечает, что попутно с основной работой было спроектировано два сборочных завода. Московский автосборочный завод, не уступающий среднему фордовскому заводу, без шума и крика начал свою работу. За последнее время у нас идет такое гигантское строительство, что пуск этих двух заводов потонул в общем количестве пущенных в эксплуатацию заводов.

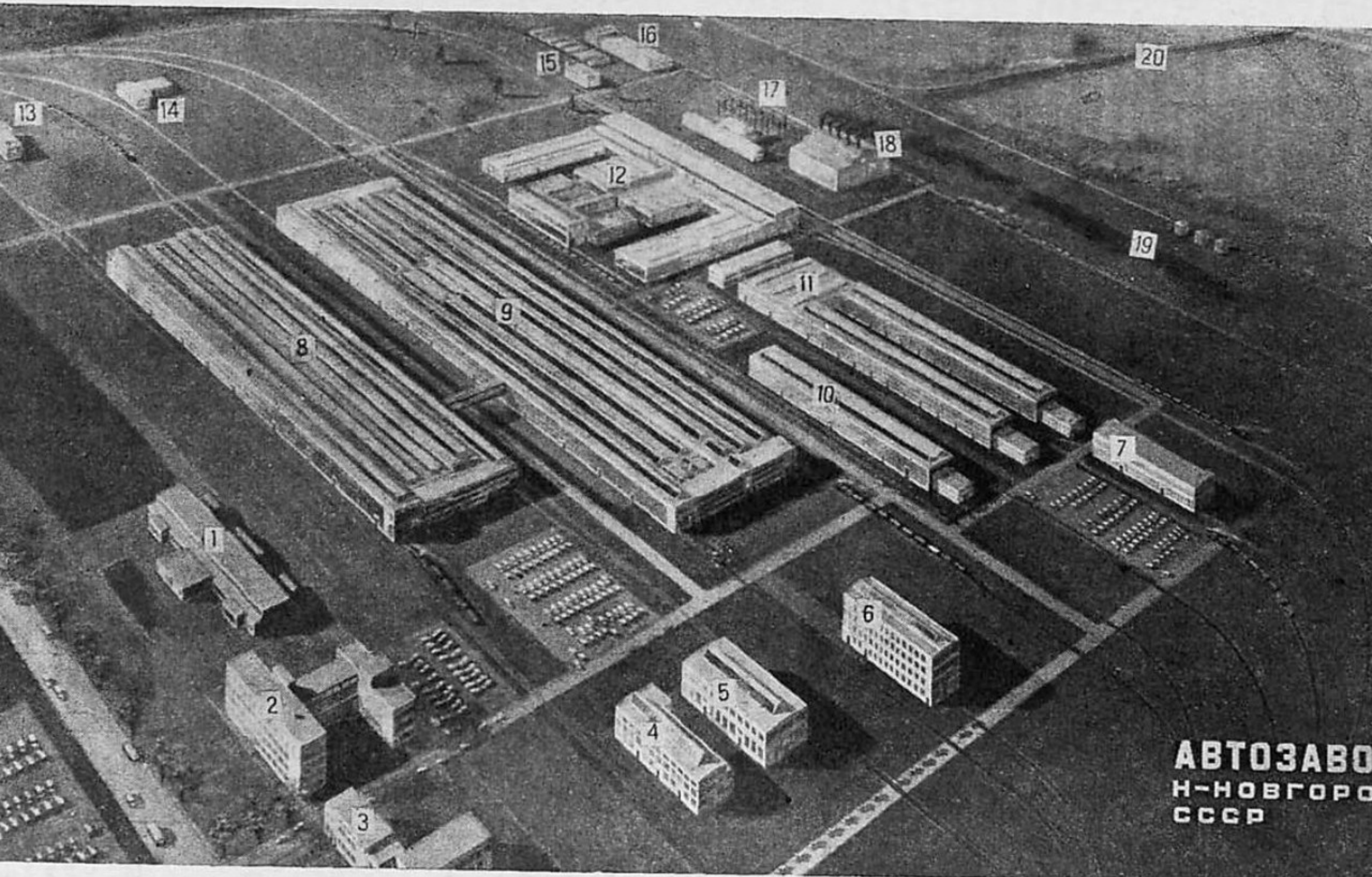
Когда наши инженеры приехали в 1929 г. на заводы Форда, у них было задание правительства пустить завод в 1932 г. Узнав об этом, американцы очень удивились и сказали, что это очень малый срок для такого солидного предприятия. Когда был получен новый срок пуска завода—к августу 1931 г., американцы еще больше удивились и объявили, что мы не пустим завода к этому сроку, не успеем даже закончить проекта. Дело в том, что однотипный, примерно, завод Форда в Лондоне строится уже пятый год. Долго строится и завод Форда в Германии, несмотря на то, что оба завода строятся с применением принципа кооперирования.

Говоря о самом строительстве завода на площадке, т. Дыбец отмечает прежде всего, что первый год прошел преимущественно в организационно-технических работах. Строительные рабочие, в большинстве молодежь, только учились работать, попав на стройку после курсов и лишь к концу сезона стали работать хорошими темпами. Автострой считает, что строители должны освободить площадку не позже 1 августа, чтобы в августе и сентябре происходил монтаж и т. д.

Все это требует максимальной механизации и безусловно точной работы всего аппарата строительства.

Тов. Дыбец указывает, что механизация на строительстве проведена в совершенно недостаточных размерах, что строительство испытывает затруднения в таких материалах, как трубы, кабель, лес и т. д.

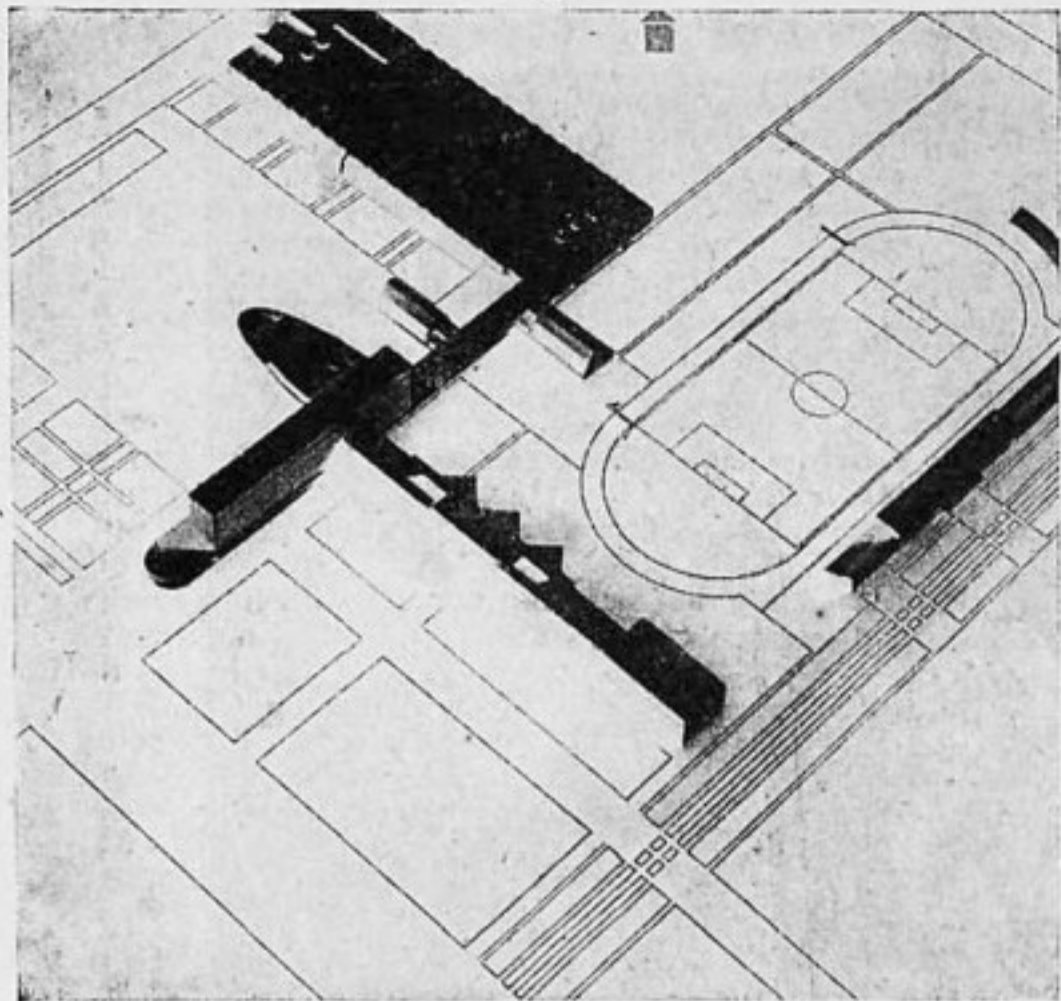
Своевременное получение всех необходимых материалов—вопрос огромной важности для



**АВТОЗАВОД
Н-НОВГОРОДА
СССР**

ПРОЕКТ НИЖЕГОРОДСКОГО АВТОМОБИЛЬНОГО ЗАВОДА

На снимке показано: 1 — столовая, 2 — заводоуправление и экспериментальная лаборатория, 3 — проходная контора, 4 — ремонтная кузница, 5 — рессорно-механическая мастерская, 6 — главный магазин, 7 — склад материалов кузницы, 8 — прессовый отдел, 9 — механосборочный отдел, 10 — рессорный цех, 11 — кузница основная, 12 — литейный отдел, 13 — травильня, 14 — склад огнеопасных материалов, 15 — склад моделей, 16 — деревообделочный цех, 17 — понизительная подстанция, 18 — теплоэлектроцентраль, 19 — нефтяные цистерны, 20 — эстакада.



План профтехникума Нижегородского автогиганта

строительства, и здесь потребуется помощь всей общественности, чтобы создать вокруг Автострою атмосферу особой внимательности, чтобы выделить Автострой из числа 21 ударного предприятия.

Строительный сезон 1931 г. предусматривает следующий объем строительства: I квартал—8 млн., II квартал—28 млн., III квартал—6 млн. и IV квартал (все недоделки и т. д.)—3 млн. Эти работы не должны мешать монтировать и пустить завод.

Рабочие на постройке завода находятся в весьма неблагоприятных жилищных условиях, слабо снабжаются питанием и дефицитными товарами.

Положение с техническим руководством на заводе докладчик считает в основном удовлетворительным.

В вопросе о размещении заказов на оборудование у нас, по мнению тов. Дыбеца, особых затруднений не будет и по ряду заказов мы даже получили существенные скидки по срав-

нению с теми ценами, по которым было куплено оборудование для Сталинградского тракторного завода.

Сложнее дело со снабжением завода металлами. Особенно беспокоит вопрос о листовой стали. Это новое для нас дело, нам еще неизвестна та точность, с которой ее катают американцы, и точность эту нам нужно усвоить. Из этой листовой стали нужно делать различные формы, она должна быть хорошего качества и должна хорошо вытягиваться. „Сталь“ указала нам, что завод будут снабжать сталью 6 заводов, хотя уже это одно имеет некоторое неудобство — у разных поставщиков из одних и тех же продуктов выходит разный суп.

34 завода должны поставлять Нижегородскому автогиганту 200 разных деталей, состоящих в свою очередь из нескольких частей. Но как только Автострой подымает вопрос о производстве для завода какой-нибудь детали — завод-поставщик тотчас требует больших ассигнований, валюты и т. д. Когда Автострой сталкивается с крупным объединением, напр., ВЭО, последний

заявляет, что его производственная программа уже заполнена и начинается ряд „согласований“.

Заканчивая доклад, тов. Дыбец выражает уверенность, что к 1 октября этого года оборудование будет установлено и рабочие будут стоять по рабочим местам. На новом заводе, имея меньше квалифицированной силы, чем у Форда, имея меньший стаж по пуску заводов, чем у Форда, не имея организационно-технического опыта, мы вероятно на первых порах будем иметь некоторые неполадки, но от них не избавлен и Форд (докладчик приводит пример, как у Форда в течение четырех месяцев опытный штамповщик с 20-летним стажем рвал и превращал в брак дорогую сталь).

Но если общественность мобилизует все внимание для пуска Автострою к 1 октября, если все работники ВСНХ, НКПС и других органов будут стоять перед фактом огромного общественного внимания к Нижегородскому автозаводу, то задача пуска своевременно в ход автогиганта будет разрешена.

МОБИЛИЗОВАТЬ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ, АВТОДОР, ТЕХНИКУ НА ПОМОЩЬ АВТОГИГАНТУ¹

Содоклад автосекции ЦС (проф. Е. Чудаков)

СО СНАБЖЕНИЕМ металла дело обстоит плохо. Уже полтора года говорят об этом.

Надо оставшееся время использовать чрезвычайно энергично, чтобы не оказаться без стали.

Второй вопрос — о персонале. Отдельные хозяйственники, которые должны выделить свою

часть квалифицированного персонала, не исполняют соответствующих предписаний высших органов и всячески саботируют их решения. Таким образом, положение с техническим персоналом не блестяще.

Вопрос с подсобными производствами, как и со снабжением строительными материалами и со снабжением полуфабрикатами и готовыми

¹ Резолюция ЦС Автодора о Нижегородском заводе была помещена в пред. номере „За Рулем“.

изделиями для будущего производства, не совсем ясен. Карбюраторы не стоят на производстве, также не стоят на производстве приборы зажигания. Все это, на мой взгляд, требует от нас подойти с большей энергией и с большим нажимом ко всем тем подсобным организациям, которые должны помочь Автострою поставить производство.

Первая область, в которой можно помочь — автодорожная. Надо усилить, по возможности, роль автодорожной ячейки на строительстве. Эта ячейка преобразована в районное отделение. Районное отделение должно связаться со всеми ячейками Автодора, которые находятся на предприятиях, снабжающих строительство автозавода всеми материалами и всем необходимым для будущего производства. Мы должны поднять на ноги автодорожные ячейки, которые находятся на подсобных предприятиях.

Президиум Центрального совета Автодора должен направить специальную записку в ВСНХ о необходимости оказать содействие Автострою. Снабжение Автостроя материалами на 200% может загубить все дело. Президиум ВСНХ должен относиться более внимательно к Автострою.

Имеется еще несколько вопросов, которые нужно осветить. Необходимо коснуться вопроса комплектования цехов и квалифицированной силы. Как-будто основное ядро руководящего персонала есть. Необходимо, чтобы укомплектование цехов произошло немедленно к началу монтажа этих цехов.

Вопрос относительно автомобиля „Форд“ сейчас очень актуален и о нем необходимо поговорить именно в данное время. Надо сказать, что автомобиль „Форд“ получен экспериментальным путем. Эти условия для нас не соответствуют. Мы скопируем в точности на наших станках из наших материалов автомобиль „Форд“ и тогда посмотрим, что надо исправлять. Решено сейчас при производстве внести некоторые поправки согласно с нашими условиями. В некоторых частях автомобиль требует переделки немедленно, иначе все выпущенные машины будут переделаны кустарными мастерскими.

Мы уже ввели некоторые изменения. Надо немедленно ставить вопрос относительно переконструирования рессор. Почему бы НАТИ не подвергнуть сейчас же исследованию те же элементы машины Форда, которые нуждаются в переконструировании? Этот материал надо подобрать и сейчас же, не дожидаясь выпуска собственных автомобилей Нижегородского завода, поставить его на изучение в НАТИ.

Нужно обратить внимание на Автотракторный институт, на качество выпускаемых инженеров. Положение НАТИ с точки зрения его оборудования самое убийственное и на этот год ВАТО не ассигновало на оборудование института ни копейки. Необходимо признать неудовлетворительным постановку дела в Автотракторном институте и просить правление ВАТО обсудить вопрос о физиономии выпускаемых инженеров, ибо этот вопрос связан с успешным развитием завода в дальнейшем.



ПРОЕКТ РАБОЧЕГО ГОРОДА АВТОЗАВОДА В НИЖНЕМ-НОВГОРОДЕ.

Город сооружается на 60 тыс. жителей, для которых строятся: 1—общественный сектор в каждом квартале (клуб, столовая); 2—дома-коммуны; 3—ясли; 4—детские сады; 5—школы; 6—пожарное депо; 7—общественное жилище для пожарных; 8—дом связи, телефон, телеграф; 9—гостиница; 10—универмаги; 11—дом советов; 12—народный суд; 13—дворец культуры; 14—квартал домов-коммун; 15—поликлиника; 16—общественное жилище студентов; 17—водонапорная башня; 18—кооп. ларьки; 19—кино; 20—парк культуры и отдыха; 21—спортивный центр. В остальных кварталах строятся: огромный профтехкомбинат (см. план вверху слева), пионерский клуб, баня, прачечные, склады, фабрика-кухня, мощный хлебозавод, гаражи, больничный городок, бойня, утильзаводы, мусоросжигательная станция, водная станция, вокзал жел. дороги и пр.

СОВЕТСКИЕ АВТОЗАВОДЫ НА СЕГОД

Факты и цифры

НИЖЕГОРОДСКИЙ АВТОЗАВОД

ПЕРВЫЙ этап сооружения автозавода сейчас заканчивается. Сюда относятся подготовительные работы к стройке, затем «работа в земле» (рытье котлованов и закладка фундаментов) и, наконец, возведение основных каркасов будущих цехов и бытовых устройств.

Второй этап работы охватывает остающиеся еще грубые строительные работы и за ними отделочные работы, затем проводка: пара, воды, газа, электричества и т. д. Далее начинается монтаж оборудования, организация внутризаводского и внутрицехового транспорта, подготовка кадров и формирование заводского организма и его основных рычагов. Наконец, пуск цехов и переживание «детских болезней» пуска. Этот второй этап неизмеримо сложнее, ответственнее и труднее, чем первый этап. Если прибавить к этому еще заботу о смежных подсобных производствах и металлобазе, получится законченная картина работ, лежащих целиком впереди. Сейчас Автострой переходит к этому второму этапу стройки. К сожалению, только сейчас. Надо было это сделать три месяца назад. Но придется нажать и наверстать упущенное время.

По оборудованию нужно всеми мерами усилить размещение заказов в Европе и Америке, договариваясь с фирмами о минимальных сроках изготовления оборудования. Одновременно ну-

жно немедленно организовать размещение заказов на оборудование внутри Союза и проверять сроки его изготовления.

Подготовка к монтажу: небольшая часть оборудования уже прибыла и в ближайшее время прибытие будет усилено. Поэтому нужно все иметь наготове, чтобы приступить к монтажу: инструменты, механизмы, руководители, рабочих монтажников, а главное — нужно немедленно приступить к работам по устройству фундаментов под оборудование.

Металлобаза: к Автострою прикреплены 8 металлзаводов, которые будут снабжать автогигант металлом. С ними нужно заключить договоры, но эта работа проходит очень вяло. Смежные производства будут давать 40% всех деталей машин. Отсюда ясно, насколько это дело важно и серьезно. А между тем этот вопрос до сих пор не разрешен по-настоящему.

В области подготовки кадров необходимо проделать колоссальную работу: довести курсы мастеров до 800 чел., увеличить учебную базу в Нижнем-Новгороде на Ульяновском заводе на 900 чел., довести количество подготовливаемых на учебной базе в Канавине (на автосборочном) до 2000 чел., развернуть на строительной площадке подготовку 3000 чел., законтрактовать на местных заводах 1500 чел. и поднять их квалификацию; такую же работу

РАБОТА АВТОДОРА НА ПЛОЩАДКЕ АВТОЗАВОДА

Письмо из Нижнего-Новгорода

ПРИ РАЙОТДЕЛЕНИИ АВТОДОРА на строительстве Нижегородского автозавода организован штаб содействия строительству и связи с контрагентами и смежными предприятиями.

В задачу штаба входят: всемерное содействие строительству непосредственно на строительной площадке путем организации ударных бригад им. Автодора, связь с коллективами Автодора контрагентов и смежных предприятий автозавода.

Бригады будут продвигать и толкать исполнение в срок оборудования монтажа для будущего завода.

От смежных предприятий штаб требует своевременной доставки частей.

9 апреля штаб разослал обращение к контрагентам (МОВЭО, НИГРЭС, Электрострою, Промвентиляции, ВОМТ и др.), в котором указывается, что Автодор — шеф будущего гиганта-завода, что автодоровская общественность со своими строителями борется с трудностями в работе, что автодоровская общественность примет все меры к своевременной постройке, оборудованию и пуску завода в срок.

Многие из контрагентов, заключившие договоры с автозаводом на поставку оборудования, не выполняют, затягивают или же своей мед-

ленной работой вызывают серьезные опасения в срыве установленных договором сроков. Этим они могут сорвать постройку завода в срок. Своим обращением штаб связи указывает коллективам Автодора контрагентов на недопустимость затяжки исполнения оборудования и просит создать специальную бригаду на своих заводах для проверки выполнения договора с автозаводом, продвинуть его в дебрях канцелярий и, если нужно будет, своими силами помочь выполнить его.

Одновременно обращение призывает все коллективы завести тесную связь с правлением райотделения Автодора на автозаводе путем открытых писем — обмена мнений о своей повседневной работе, знакомства с ходом строительства своего подшефного детища — Нижегородского автогиганта.

Автодоровцы автозавода надеются, что коллективы Автодора контрагентов откликнутся на вызов штаба и всеми силами будут помогать строительству, идя вместе со строителями автозавода по одному намеченному правительством и партией пути — своевременно построить, оборудовать и пусить завод в срок.

А. Кильдюшев

Н-Новгород. Автозавод

НЯШНИЙ ДЕНЬ

на 3 000 чел. развернуть на заводах Московской области и Иваново-Вознесенского края и, наконец, обеспечить получение через ВСНХ 1 000 высококвалифицированных рабочих и кроме этого послать на практику к Форду 170 чел.

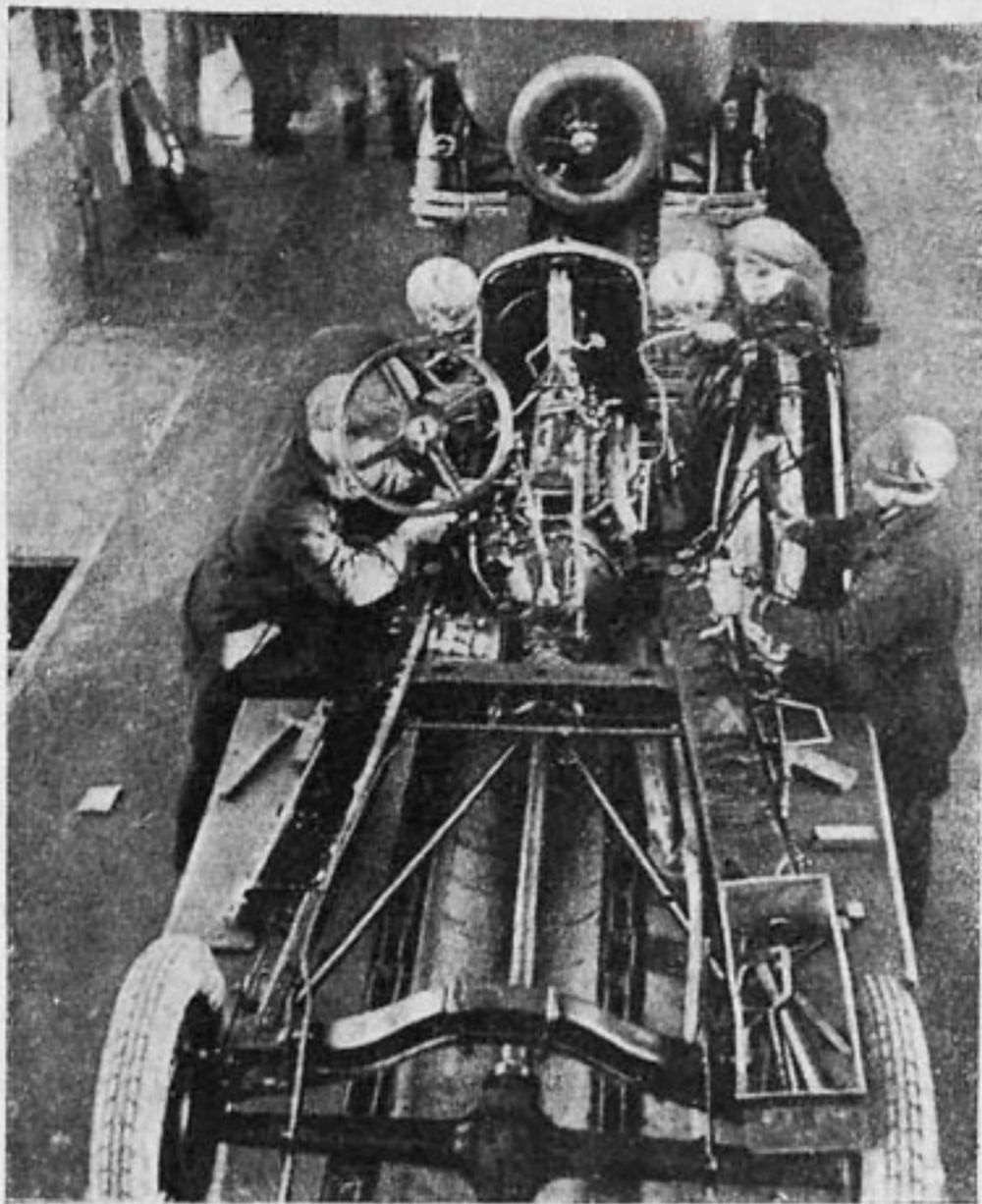
Эта грандиозная работа находится в самом зачаточном состоянии, а между тем без точного выполнения этого плана успешно пустить завод будет невозможно. Нужно усилить темпы отделочных работ электроподстанции и форсировать монтаж оборудования. Это необходимо для пуска самых первых цехов, так как через нее пройдет ток с Нигрса.

По теплоэлектроцентрали срок постройки крайне жесткий (здание должно быть готово в июне и все остальное в полной готовности не позже 1 сентября). Между тем до сих пор нет даже чертежей и когда они будут готовы, точно никто не знает. Завод будет пущен, начиная с литейного цеха, а между тем последний до сих пор почему-то стоял на самом последнем месте и поэтому там сделано меньше всего. Сейчас на этом цехе началась сборка металлоконструкции. Эту работу нужно провести боевыми темпами и напором ударничества выдвинуть литейный цех вперед.

Наконец, последним узким местом является жилищное строительство. Прибывают постоянные кадры рабочих, специалисты и на днях ожидаются иностранные рабочие до 500 чел, увеличиваются кадры строителей и летом на Автострое общее число рабочих достигнет 40 тыс. чел. Для всей этой массы людей жилищ в достаточном количестве нет и это может также послужить угрожающим обстоятельством для своевременного пуска завода. Отсюда вывод: мобилизоваться и всеми силами форсировать жилищное строительство. Таковы наиболее боевые задачи второго этапа сооружения автогиганта.

Как же протекает работа в настоящее время? Вопросы снабжения за истекший период являлись большим тормозом в борьбе за план. Гравий, бут, песок, лесоматериалы, цемент — в этом всегда был недостаток и он до сих пор не изжит.

В отношении себестоимости строительства ни руководители Автостроя, ни парторганизация не сумели как следует подойти к разрешению этого жгучего вопроса. Только на днях утверждены единичные расценки и до сего времени еще совсем нет смет по строительству. Механизация используется на строительстве безобразно плохо. Отдельные механизмы поступают без всякого плана и также без плана они используются. Механизмами распоряжались партизански, а в отдельных случаях просто варварски. Отдельные механизмы используются от 10 до 38%, и лишь краны и лебедки загружены до 60%.



На Московском автосборочном заводе им. КИМ. Установка мотора на шасси
Фото Г. Мерцалова

Вопросы организации труда на строительстве поставлены плохо. Прогулы, самовольные уходы с работы не изжиты.

Состояние строительных работ в отдельных цехах рисуется в следующем виде.

Механосборочный цех готов на 68%. Осталось сделать следующее: вставка рам, остекление, кровельные и малярные работы, полы и все санитарно-техническое оборудование. Срок монтажа от 15 мая и до 1 декабря. Строительные работы должны быть закончены до 1 сентября.

Кузница — готова на 58%. Срок строительных работ по плану — до 1 сентября. Срок монтажа — начало 1 июня и конец 1 октября.

Литейный цех — готов на 30%. Сделаны лишь фундаменты и развернута установка металлоконструкций. Срок строительных работ 15 октября, монтажа — от 15 мая до 1 декабря.

Рессорный — готов на 66%. Срок строительных работ 1 августа и срок монтажа 15 апреля — 15 сентября.

Прессовый — готов на 56%. Осталось поставить заклепки металлоконструкции и 40% крыши. Срок стройработ 1 октября.

Все эти цеха имеют вполне достаточный срок для успешного окончания постройки и монтажа.

По травильне к работам еще не приступлено. Вырабатывается проект, который должен быть закончен в апреле.

Деревообделочный — готов на 77%. Осталась часть кровельных и малярных работ, часть полов и вся сантехника.



Школа ФЗУ Шарикоподшипникостроя. Мастер обучает ученика
Фото М. Козлова

Ремонтно-механический — готов на 96%. Осталось сделать то же, что и по деревообделочному.

Ремонтно-кузнечный — готов на 96%.

Сушилка — к строительным работам еще не приступлено и к сроку она не будет готова. Также не начаты работы по котельной при деревообделочном цехе.

Силовая станция — к работам приступлено лишь с марта и здесь также сроки запоздали. Сделано лишь 10%.

Понижительная станция — готова на 85%.

Нефтехранилище — готовность на 24%.

К строительству еще не приступлено: по главному магазину, складу поковок и моделей, бензинохранилищу, хозотделу, гаражу и автомастерской, тоннелю и складу готовых машин.

Размещение заказов на оборудование идет спешным темпом, при чем в Америке заказывается 70% и в Европе 22%. Остальные 8% — в Союзе.

СТРОИМ КРУПНЕЙШИЙ В ЕВРОПЕ ЗАВОД ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

Реконструкция завода АМО

Реконструкция завода АМО является крупным шагом в развитии автопромышленности среднего тоннажа.

По окончании реконструкции завод, как известно, даст в одну смену 25 тыс. двух с половиной тонных грузовиков в год и кроме этого значительное количество запасных авточастей. К 1 июля 1931 г. реконструкция завода будет почти закончена и можно будет приступить к выпуску 50 машин в одну смену в день с доведением до 100 машин в смену с 1932 г.

Все вложения, нужные для реорганизации завода, выражаются в 79 млн. руб. Раньше при выпуске 1100 машин в год количество рабочих составляло 3137 чел., а при выпуске 25 000 потребуется 10 170 чел. Производительность труда очень возрастает, и в результате вместо 3 857 руб. до 1 октября 1929 г. выпуск на одного рабочего в год будет равен 27 048 руб.

Впервые в Союзе изготавливаются для автозавода специальные электросварочные машины и приспособления к ним (завод „Электрик“ в Ленинграде), а также земледельные машины для литейных работ (Союзсредмаш). Подавляющая часть всех необходимых электромоторов для автозавода (5200 единиц) поставляется ВЭО. Равным образом заказано в СССР все нужное крановое оборудование. Прибывающая часть оборудования пока располагается во временных помещениях для обучения кадров. Профтехкомбинат уже приступил к обучению будущих рабочих на этом новом оборудовании. Приступили к монтажу оборудования в цехах: ремонтно-механическом и ремонтной кузнице.

По производственным цехам для полного проекта на мощность завода 140 тыс. машин в год требуется 5360 станков. Из них закуплено для первой очереди — 4139. Кроме этого по асиомогательным цехам требуется 1406 станков и закуплено для первой очереди 1074. Для профтехкомбината требуется 301 и заказано 301. Всего по заводу требуется 7067 станков, из них для первой очереди приобретено 5514 единиц.

При этом нужно сказать, что первые станки уже заработали. Закончился монтаж 19 станков временной механической, мастерской профтехкомбината. 10 апреля пущены в ход 6 токарных станков, 3 фрезерных, 7 сверлильных, 1 центровочный, 3 немецкие сверловки и наждачное точило. Первые группы рабочих уже приступили к производственному обучению. Мастерские будут работать круглые сутки в четыре смены. С поступлением нового оборудования монтажные работы будут производиться немедленно. Автострой предложил управлению строительства приступить к широкому развертыванию постройки учебных зданий профтехкомбината, с тем, чтобы они к 1 августа все были готовы. Несмотря на этот крайний срок 3-й Госстройтрест проявляет крайнюю неповоротливость. На строительстве не хватает многих материалов. В результате программа не выполняется. Необходимо срочно переключиться на большевистские темпы работы. Надо помнить, что каждый день приближает срок пуска завода.

Общая сумма капитальных затрат такова: промышленное строительство — 28 589 тыс. руб., жилстроительство — 4 500 тыс. руб., монтажные работы — 3697 тыс. руб., внутреннее оборудование — 643 тыс. руб., фрахт, пошлины и пр. по импорту — 9 225 тыс. руб., подготовка к пуску — 4 100 тыс. руб., прочие расходы — 4 264 тыс. руб., капитальный ремонт по действующему заводу — 1 367 тыс. руб., расходы по капитальному переоборудованию I и II отдела завода — 1 175 тыс. руб., импортное оборудование — 20 500 тыс. руб., а всего 79 210 тыс. руб.

Главнейшая доля всех затрат по реконструкции падает на строительные работы. Объем стройработ по реконструкции без жилстроительства выражается в 28 589 тыс. руб. Из них на 1931 г. падает расход в 10 174 тыс. руб. В эту сумму входит сооружение производственных зданий, обслуживающих зданий — столовая, завком и амбулатория, втуз, санитарная техника

(вентиляция, водопровод, канализация и пр.), транспорт и пр.

Из новых объектов строительства, не предусмотренных программой реконструкций, в текущем году намечена постройка трехэтажного автобусного корпуса. Постройка корпуса вызвана поставленным перед заводом новым производственным заданием массового выпуска автобусных кузовов (около 2000 штук в год). Здание будет построено из железобетона, при сметной стоимости в 1631 тыс. руб.

По жилстроительству намечается постройка 9 секций каменных 5-этажных зданий для иностранных и советских специалистов и 21 секция каменных 5-этажных зданий для жилья рабочих. Все расходы по жилстроительству определены в 4,5 млн. руб. Из них в 1931 г. должно быть истрачено 3 млн. руб., а остальные 1,5 млн. руб. переходят на 1932 г. При таких условиях жилищем будет удовлетворена незначительная часть нуждающихся рабочих и ИТР и жилищный вопрос для завода остается во всей остроте.

К монтажным работам относятся: электрификация, оборудование воздухопроводки, установка импортного оборудования, перестановка станков, противопожарная сигнализация и оборудование втуза. В сумму затрат по оборудованию втуза (500 тыс. руб.) входит устройство лабораторий и оборудование их станками, машинами, снабжение инструментами, приобретение столов, шкафов, учебных пособий и пр. Расходы по капитальному переустройству и переоборудованию I отдела завода, изготовляющего запасные части для действующего автопарка, исчислены в сумме 595 тыс. руб., из которых на строительные работы идет 225 тыс. руб. и на оборудование 370 тыс. руб.

ЗАВОД ТЯЖЕЛЫХ МАШИН РАСШИРЯЕТСЯ

Ярославский автозавод

Ярославский автозавод, выпускающий в настоящее время 2000 грузовиков, решено реконструировать до мощности 20 тыс. машин в год в две смены (плюс 15% запасных частей), при этом в перспективе дальнейшее расширение производства, с выпуском до 50 тыс. машин в год. Завод даст: коробку скоростей, сцепление, задний мост, передний мост, руль, тормозную систему, раму радиаторы, глушители, бензиновый бак, крылья и капот, кузова, мелкие поковки и литье. Завод будет получать со стороны: мотор, колеса, рессоры, нормали, карбюратор, арматуру мотора, шасси кузова и фарнитур, электрооборудование, шарикоподшипники, автопринадлежности, шоферский инструмент, крупное литье, крупные поковки и штампы. Все эти части будут изготовляться у нас в Союзе разными заводами, главным образом АМО, и ничего не будет ввозиться из-за границы.

В текущем году потребуется до 3000 рабочих и служащих, в будущем году — 5604, и в дальнейшем 6160. При расчете потребности станков механического цеха использованы материалы по расширению завода АМО и проект Нижегородского автогиганта, при чем без изго-

По II отделу завода (находящемуся на Шаболовке), вырабатывающему автоарматуру, расходы по переоборудованию выражаются в 580 тыс. руб., из которых на строительные работы затрачивается 297 тыс. руб. и на оборудование 283 тыс. руб. Таким образом стоимость всех работ по реконструкции и ремонту I и II отделов завода выражается в сумме 1175 тыс. руб. Для своевременного пуска нового оборудования необходимо подготовить нужное количество рабочих, к чему завод приступил еще в особом квартале 1930 г.

В среднем, в текущем году будет обучаться 1400 чел. рабочих в месяц, а в общем это даст возможность подготовить около 5000 рабочих.

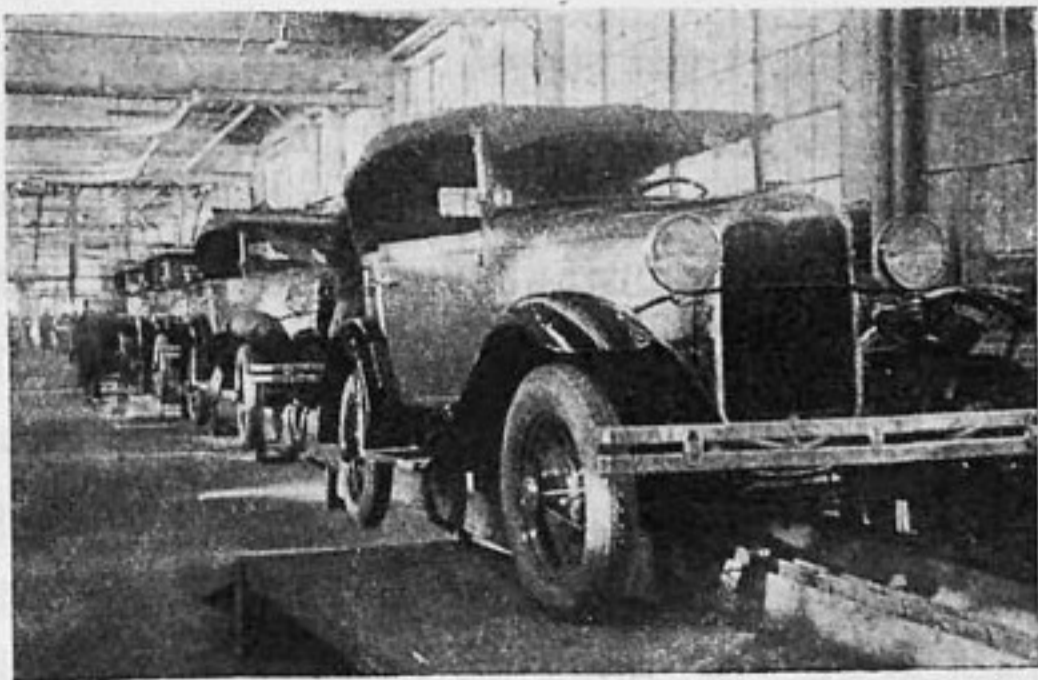
Необходимо отметить основную диспропорцию строительства.

Первоначальный проект предусматривал реконструкцию по заводу АМО и ежедневный выпуск в 100 машин. Эта цифра не изменилась до самого последнего времени. И только в конце 1930 г. программа будущего выпуска была изменена в сторону уменьшения.

Между тем все предыдущие строительства, заказы на оборудование и ввоз его из-за границы ориентировались на программу в 100 машин.

В результате — на сегодня серьезная диспропорция. Заготовительные цехи приспособлены по своему оборудованию к выпуску 100 машин в день, а производительные — только 50. Происходит омертвление крупного валютного фонда, которое надо поскорее исправить.

Оборудование прибывает некомплектно, а литейная ковкого чугуна и ряд вспомогательных цехов, например, были заново перепроектированы, по другим пришлось устанавливать добавочное оборудование.



Московский автосборочный завод им. КИМ. Автомобиль готов
Фото Г. Мерцалова



Погрузка грузовых автомобилей на платформы для отправки в колхозы (Московский автосборочный завод им. КИМ)

Фото М. Козлова

Реконструкцией охватываются следующие цеха: механический, сборочный, деревообделочный, малярный, жестяномедницкий, литейный, кузнечно-прессовый, термический, сварочный, травильный, рамный, инструментальный и отдел главного механика. Существующая площадь 17 340 кв. м. расширяется до 52 тыс. кв. м.

общезаводской транспорт с подвижным составом — 1 050 тыс. руб. Приспособление штампов 2 500 тыс. руб. Монтаж оборудования — 1 500 тыс. руб. Фрахт и пошлина — 3 млн. руб., оформление проекта — 250 тыс. руб. Общая сумма затрат определяется в 33 700 тыс. руб. Эти затраты разбиваются — 50% на 1931 г. и остальные на 1932 г.

СКОЛЬКО МАШИН ВЫПУСТИЛИ НАШИ ЗАВОДЫ В I КВАРТАЛЕ

За первый квартал этого года советские автозаводы выпустили следующее число автомобилей (по месяцам):

	Январь	Февр.	Март	Всего	%/о плана
Завод АМО					
Шасси „АМО Ф-15“ . . .	201	211	215	627	100,3
Запасные части:					
1) „АМО Ф-15“ в ценах 1926/27 г. в тыс. руб.	1002,1	995,8	1104,6	3102,5	101,2
2) То же НАМИ	15,6	12,3	10,4	38,3	222
3) То же „Форд А“ и „АА“	5,9	15,8	38,2	59,9	192,6
Ярославский завод					
Шасси „Я-5“ и „Я-6“	70	61	102	233	77,7
Запасные части (в тыс. рублей)	81,8	118,4	115,3	315,5	51,3
Нижегородский сборочный завод					
Шасси „Форд АА“	96	107	124	327	109
Московский автосборочный					
Шасси „Форд АА“	381	459	400	1232	25,4
Шасси „Форд А“	305	100	200	605	86,4
Итого автомобилей	1053	938	1041	3024	88,3

Если учесть, что за I квартал прошлого года было выпущено в СССР всего 1010 машин, то выпуск в этом квартале 3024 автомобилей следует признать достижением.

В отдельности по заводам следует отметить успешный выпуск завода АМО, который все месяцы шел с перевыполнением плана, а по запасным частям он выполнил программу блестяще. Хуже обстояло дело с Ярославским заводом, который, имея программу на 100 машин в месяц, не выполнял ее в январе и феврале, но в марте подтянулся и немного перевыполнил план. На Нижегородском сборочном заводе все время шло перевыполнение плана.

Такое же положение было бы и на Московском сборочном заводе, если бы он своевременно получал части из Америки, а главное, платформы для кузовов с наших заводов.

М. Козлов

15 апреля 1931 г.

ПРОВЕДЕМ ПЕРВОМАЙСКУЮ ГОДОВЩИНУ ПОД ЗНАКОМ ПРОВЕРКИ УЧАСТИЯ АВТОДОРОВЦЕВ В УДАРНИЧЕСТВЕ И СОЦИАЛИСТИЧЕСКОМ СОРЕВНОВАНИИ, ПОД ЗНАКОМ НОВОГО ПРИЗЫВА АВТОДОРОВЦЕВ В УДАРНЫЕ БРИГАДЫ. В ПЕРВОМАЙСКИЕ ДНИ ОРГАНИЗУЕМ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЕ СОРЕВНОВАНИЕ МЕЖДУ РАЙОНАМИ, СЕЛЬСОВЕТАМИ, ДОРОЖНЫМИ ОРГАНАМИ И ОРГАНИЗАЦИЯМИ АВТОДОРА НА ЛУЧШЕЕ ПРОВЕДЕНИЕ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА. ТРУДЯЩИЕСЯ, ВСЕ В ПОХОД НА БЕЗДОРОЖЬЕ!

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОНСУЛЬТАЦИЯ

Под общей редакцией проф. Е. А. Чудакова

ТОВ. ЕЛКИНУ (УРАЛОБЛАСТЬ,
Н. ТАГИЛЬСКИЙ ОКРУГ, ПРИИСК КЫТЛЫМ)

23. Можно ли в качестве привода для насоса использовать одно из задних колес трактора „Ф.-П.“ или необходимо устройство специального шкива?

Устройство специального шкива для привода насоса является наиболее правильным и рациональным. Передача усилия через задние колеса является неправильной по следующим соображениям:

1) должен иметь место значительный износ полуосевых и сателитовых шестерен;

2) усилие передается через всю трансмиссию и вызывает износ всех деталей трансмиссии;

3) мощность трактора на задних колесах (на крюке) меньше, нежели на шкиве.

ТОВ. БЕЗУМНОМУ (СЕВ. КАВ. КРАЙ,
ТЕРСКИЙ ОКРУГ, С. ПРАСКОВЕЯ)

24. Соответствует ли напряжене магнитного поля (сила магнетизма) на северном полюсе дугообразного магнита напряжению на южном полюсе того же магнита?

Соответствует, так как обычно оба полюса изготавливаются одинаковой формы и сечения.

25. Проскакивает ли искра между электродами свечи всегда в одном направлении (с центрального электрода на боковые) или на разных свечах, установленных на одном двигателе, но в разных цилиндрах, также и в обратном направлении (т. е. с боковых электродов на центральный)?

Так как в магнето вырабатывается переменный ток, меняющий свое направление два раза за один оборот якоря, то и в внешнюю цепь за один оборот якоря ток поступает по двум направлениям.

В соответствии с этим две искры, получающиеся в свечах за один оборот якоря магнето, должны проскакивать в разных направлениях: одна из них проскакивает от центрального электрода на боковой, а другая с бокового электрода на центральный.

Поэтому у половины числа всех цилиндров искра проскакивает в одном направлении, а у остальных в обратном.

ШОФЕРУ А. Т. ЛИСУТИНУ (ТИМИРЯЗЕВ-
СКАЯ МТС, КУРГ. РАЙОНА, С.К.К.)

26. Тов. Лисутин сообщает нам следующее: „По заметкам, встречающимся в журнале „За Рулем“ и др., видно, что многие шоферы жалуются на систему включения света (фар) у автомобиля „Форд А“ и „АА“.

Как известно, включение света производится при помощи рычажка на рулевой колонке, и при повороте рулевого штурвала

возможно самопроизвольное включение и выключение света.

Указанный недостаток мною был устранен следующим образом: на три рабочих клеммы медной пластинки переключателя, поворачивающегося при включении и выключении света, напаивается олово каплями высотой примерно на 2—3 мм.

Благодаря этому совершенно устранялось мигание (самопроизвольное включение и выключение) света при повороте руля. Включение света при этом происходит достаточно надежно даже на поворотах, что было особенно затруднительно на машине „Форд А“ и „АА“.

Способ тов. Лисутина может быть рекомендован для проверки на практике.

ТОВ. ФЕЛЬК (АССРНП,
ФЕДОРОВСКИЙ КАНТОН, СОВХОЗ № 1)

27. Можно ли заводить буксиром трактор, подшипники которого так затянуты, что три человека не в состоянии повернуть коленчатый вал?

Заводить буксиром тракторный двигатель, подшипники которого так затянуты, что три человека не в состоянии повернуть коленчатый вал, не рекомендуется. При столь сильной затяжке подшипников нельзя установить, хорошо ли отремонтирован коленчатый вал (выведен ли эллипс) и пришабрены ли подшипники. Неисправности, оставшиеся на коленчатом валу или в таких сильно затянутых подшипниках, ведут к быстрой разработке последних (подшипников).

Подобная операция — провертывание коленчатого вала в сильно затянутых подшипниках — производится при ремонте двигателя на специальных станках и называется прижиганием.

ТОВ. ДАЦЕНКО (УКРАИНА,
УСТИВИЦКОЕ ПОЧТ. ОТДЕЛЕНИЕ)

28. В каких пособиях можно найти данные по изучению магнето?

Пособием по изучению зажигания в автомобилях служит книга проф. Е. А. Чудакова „Зажигание в автомобильном двигателе“. К сожалению, книга со складов изд-ва „Огонек“ уже распродана и найти ее можно лишь в библиотеках и отдельных коллективах автодора.

29. Как выписать свечи системы Бош?

Свечи системы Бош выписываются из-за границы по лицензиям, выдаваемым органами Наркомвнуторга.

30. Какой размер проволоки идет на вторичную обмотку магнето?

Размер (толщина) проволоки для разных магнето не одинакова. Обычно толщина проволоки вторичной обмотки равна 0,1 мм.

**АВТОДОРОВЦЫ В ДЕНЬ ПЕРВОГО МАЯ ВСЕ НА УЛИЦУ, ВСЕ НА
ПРОЛЕТАРСКУЮ ДЕМОНСТРАЦИЮ УДАРНИКОВ СОЦСТРОИТЕЛЬСТВА!**

ОТ РЕДАКЦИИ

В газете „Гудок“ от 9 апреля была помещена статья Вл. Кононова под названием: „Вчера и сегодня в автодорожном деле“.

В этой статье тов. Кононов делает ряд заявлений: первое — что пятилетка автостроения намечалась самотеком „от случая к случаю“, без какого-либо определения перспективы предстоящей автотранспортной работы, и второе — что полутонный „Форд“, предположенный к выпуску на Нижегородском заводе, рассчитан на кулака, мелкий колхоз и индивидуальное владение автомобилем. Тов. Кононов требует укрупнения тоннажа советских автомобилей.

Тов. Осинский выступил на страницах „Гудка“ 18 апреля со статьей, критичующей позицию Кононова и защищающей необходимость массового производства машин легкого и среднего тоннажа. Редакция „Гудка“ поместила эту статью, снабдив ее примечанием, в котором содержатся некоторые возражения тов. Осинского, но тщательно обходится всякая оценка указанных выше заявлений Кононова.

В заключение редакция обещала поместить специальную статью, посвященную разбору доводов, имеющих в статье тов. Осинского.

Неприводимое письмо тов. Осинского было послано в редакцию „Гудок“ и до сдачи этого номера в набор в „Гудке“ не помещено.

Печатая это письмо, редакция присоединяется к настояниям тов. Осинского, чтобы „Гудок“ дал ясный и точный ответ, как он оценивает вышеотмеченные заявления Кононова.

Редакция ислапает также, что накануне пуска Нижегородского завода, привлекающего к себе неослабное внимание партии, правительства и общественности, „Гудок“ должен был бы не помещать статьи, подобные упомянутой, а сосредоточить свои усилия на содействии строительству Нижегородского шанта.

КОПИЯ

В РЕДАКЦИЮ ГАЗЕТЫ „ГУДОК“

Уважаемые товарищи!

СТАТЬЮ мою, направленную против помещенной в „Гудке“ статьи Кононова, вы сопроводили при напечатании ее редакционным примечанием, в котором по адресу Кононова ограничиваетесь указанием, что позиция его „в ее практических разрезах нуждается в критической оценке“. Мне же вы ставите в упрек „сердитый тон“ и „не вполне достойные выпады“ и обещаете посвятить разбору приведенных мною доводов специальную статью с критикой таковых.

Я усиленно настаиваю на том, чтобы в обещанной статье был также дан ответ на следующие вопросы, обойденные в упомянутом примечании:

1. Как оценивает редакция заявление Кононова, что лозунг „Массовый легковой автомобиль и дешевый малотоннажный грузовик“ есть кулацкий лозунг?

2. Как оценивает редакция постановку вопроса Кононовым, что решение о постройке Нижегородского завода есть плод самотека и

в какой мере эта позиция сходится с позицией нашей партии?

3. Как редакция оценивает заявление Кононова о том, что вредители всех толков могли „только радоваться такому началу плановой автомобилизации СССР“?

4. Полагает ли редакция, что выступление Кононова может содействовать успешному ходу ударных работ на Нижегородской стройке.

5. Полагает ли редакция, что в отношении позиций, сформулированных в предшествующих пунктах, установка ВКП(б) требует снисходительности и мягкости?

6. Что редакция имеет возразить по вопросу а) о фактически меньших эксплуатационных расходах при работе легких грузовиков на периферии, б) по вопросу о применении их в товаропроводящей сети?

7. Как все же стоит вопрос о дешевом легковом автомобиле и есть ли он „кулацкая“ штука, как отчетливо заявил Кононов?

Со своей стороны обязуюсь посвятить разбору ожидаемой статьи „Гудка“ специальную статью на страницах журнала „За Рулем“.

18 апреля 1931 г.

Н. Осинский

РАССУЖДАЯ О ТИПЕ МАССОВОГО СОВЕТСКОГО АВТОМОБИЛЯ, НЕЛЬЗЯ ЗАБЫВАТЬ О ВОПРОСАХ ОБОРОНЫ

Беседа с начальником управления моторизации и механизации РККА
и председателем автомобильной секции Автодора И. А. Халепским

ВЫ МЕНЯ просите высказать мое мнение на страницах журнала „За Рулем“ по затронутому тов. Кононовым в газете „Гудок“ вопросу.

Не вдаваясь в полемику, считаю:

1. Тов. Кононов в своих установках не прав не только по существу, но и по форме. Я лично не знаю такого лозунга: „Дешевый массовый легковой автомобиль и дешевый малотоннажный грузовик“. Такого лозунга никогда не выбрасывала наша организованная общественность и органы и учреждения, которые ведают автомобильным делом.

Речь всегда шла только о массовом доступном автомобиле и, главным образом, автомобиле массового производства.

Кроме того, речь всегда шла об автомобиле, вернее типе автомобиля, который по своей конструкции, производству, стоимости отвечал бы всем нашим экономическим запросам и требованиям. Правительство и общественность установили, что такой машиной может быть „Форд“, который, во-первых, отвечает нашим требованиям, во-вторых, тип машины — его массовое производство закладывает весьма прочный технико-производственный фундамент развития нашего массового автомобилестроения на основе современной американской автомобильной техники, чего наверно и сам тов. Кононов ни в коем случае отрицать не может.

2. Неверно, что массовый автомобиль — советский „Форд“ — не будет отвечать запросам нашей экономики с точки зрения обслуживания нашего социалистического сектора в деревне (колхозы и совхозы). „Форд“ по своей проходимости конкурирует с гужевым сельскохозяйственным транспортом, „Форд“ при самых отвратительных дорожных условиях работает с грузоподъемностью в $1\frac{1}{2}$ тонны, как можно утверждать после всего этого, что данный тип машины „кулацкий“? Где, когда и кто доказал какими цифрами, на основе какого практического опыта, что данный тип машины не отвечает запросам нашей социалистической стройки.

3. Тов. Кононов взял под сомнение с точки зрения, видимо, конструкции и тоннажа даже тип машины „АМО-2“. Прямо тов. Кононов не указывает на тоннаж „АМО-2“ (мы называем „АМО-2“ то, что называет тов. Кононов Автокаром), но надо понимать так, поскольку он в расчет не принимает этой машины и говорит только о малотоннажной машине, под которой нужно понимать машину „Форд“. Мы считаем, что если „АМО-2“ будет пущен в срок с его намеченной полнокровной программой, мы получим необходимое равновесие в наших запросах того или иного тоннажа в пределах от $1\frac{1}{2}$ до 3 тонн, т. е. именно то, в чем кто-то пытается убеждать тов. Кононов.

4. Я не знаю, известно ли тов. Кононову, что бывший ЦУМТ когда-то дрался и протестовал до неприличия, чтобы не допустить машины типа „Форд“ и навязать органам ВСНХ и правительству тип машины, начиная от $3\frac{1}{2}$ тонн и до 7 тонн. Это было правительственными органами отвергнуто. Знает ли тов. Кононов о том, что благодаря цумтовской установке на тип машины от $3\frac{1}{2}$ тонн до 7 тонн, бесконечной дискуссии и спорам о типе автомобиля развитие автотранспорта было заторможено минимум от 2 до 3 лет.

5. Наконец, подумал ли тов. Кононов, делая выводы на очень слабой и необоснованной цифровой арифметике, о вопросах оборонного порядка, так как автомашин в современной армии при ее механизации и моторизации занимает далеко не последнее место. Читал ли тов. Кононов о том, как наши классовые противники рассуждают об использовании автотранспорта для механизации и моторизации армии, и там весьма ярко, выпукло говорится о вполне определенных диапазонах тоннажа машины и ее конструкции. Во всех армиях основным типом машины для моторизации частей является тип машины полутонной и для обслуживания тылов $2-2\frac{1}{2}$ -тонной.

6. По-моему, бесплодно спорить по всем этим вопросам; никто никогда не отрицал и не отрицает, что для нашей промышленности и сельского хозяйства понадобится тип машины высокого тоннажа и что они имеют большое практическое применение и спрос.

7. Для меня несколько неясно, чего в частности добивается тов. Кононов. И мне думается, что такие статьи далеко не стимулируют и не помогают в срок закончить реконструкцию завода АМО, пустить во-время Нижегородский завод. Не лучше ли было бы привлечь внимание общественности на помощь этим двум заводам, чтобы в срок выполнить поставленные задачи. Было бы полезнее, если бы мы не беглой критикой, а глубоким экономическим анализом готовили бы себя к следующей пятилетке нашего автомобильного строительства. Сейчас для всех бесспорно, что количества выпуска, намеченные по нашим автомобильным заводам, далеко не насытят нашей потребности и что нужно сейчас же готовиться к расширению наших заводов.

Мне кажется, в настоящее время вся автодорожная общественность ждет от такого учреждения, как Цудортранс тщательно проработанного обоснованного материала о нашей потребности в автотранспорте, и нет никаких сомнений, что если бы эти вопросы по-серьезному были поставлены, то они послужили бы богатым и необходимым материалом для составления нашей дальнейшей автомобильной пятилетки.

МОТОРИЗАЦИЯ АНГЛИЙСКОЙ АРМИИ

НОВЫЙ СПОСОБ МЫТЬА АВТОМОБИЛЕЙ



Помещаемые рисунки ярко иллюстрируют „разоружение“ миролюбивой Англии. Изобретаются все новые смертоносные средства.

На снимках: вверху — грузовая платформа, сконструированная для дальнобойного орудия; внизу — бронированный трактор с орудием переходит ров.

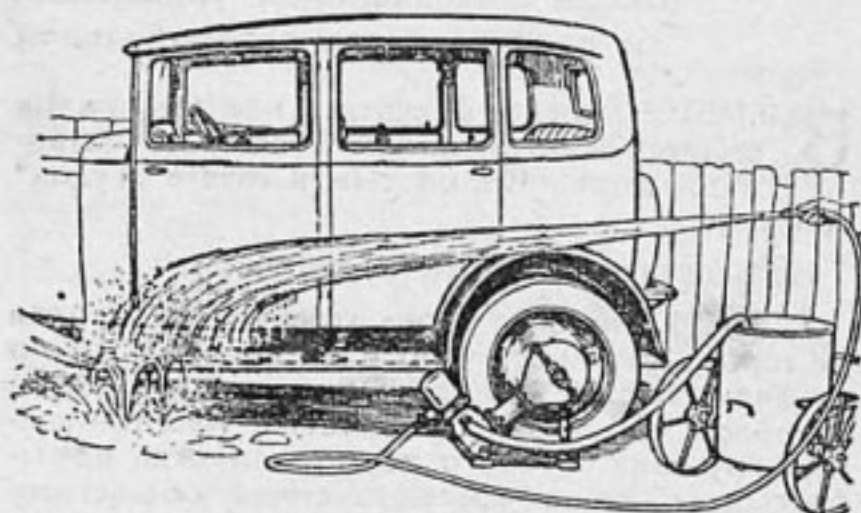
Новый тип трактора и тележек орудия позволяют ему проходить всюду.



ВОСЬМИКОЛЕСНАЯ МАШИНА

В последнее время на Западе вслед за шестиколесными машинами появились уже и восьмиколесные (четырёхосные) машины.

На снимке — недавно появившаяся четырёхосная машина английской фирмы „Гюи-Вульверхаминтон“, которая может проходить канавы до 1,5 метров глубиной. Две задние оси машины являются ведущими.



В отдаленных местах иногда невозможно иметь в своем распоряжении подачу воды под напором для тщательной очистки автомобиля от грязи и песка. Одна английская фирма удачно разрешила этот вопрос, создав насос, получающий двигательную силу непосредственно от автомобиля.

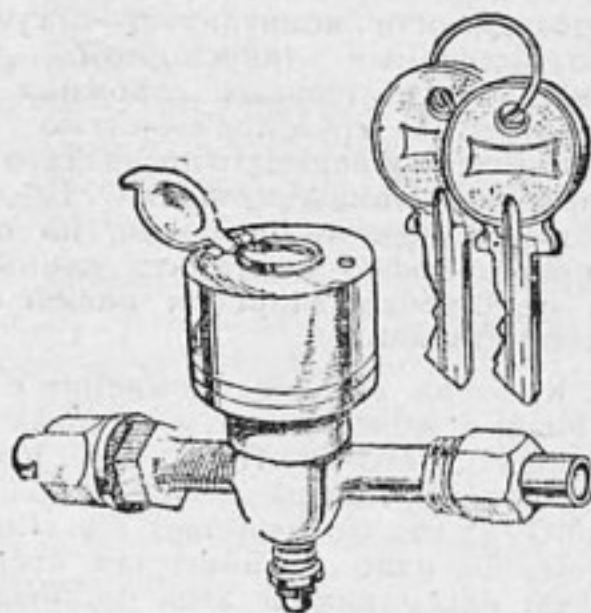
Обыкновенный насос, снабженный специальной переходной муфтой, соединяется с ведущим колесом, приподнятым на домкрате, смонтированном на одной доске с насосом.

Мотор пускается на медленный ход и насос начинает подавать воду из любого источника под сильным давлением.

Для подачи воды достаточно расхода энергии в 1,5 лш. сил

ДЛЯ ПРЕДОХРАНЕНИЯ АВТОМОБИЛЯ ОТ ВОРОВ

За границей большинство машин обслуживается самими владельцами без помощи шоферов. Поэтому машины оставляются на улице без всякого присмотра. Этим пользуются автомобильные воры и любители некоторое время покатаются на чужой машине.



Для защиты от них английские автомобилисты придумали очень удачное и вместе с тем простое средство. Доступ горючего в карбюратор закрывается вводом в одну из секций бензинопровода затвора, прерывающего течение бензина. Затвор закрывается и открывается обыкновенным ключом разного размера для каждой машины.

НОВЫЙ ТРАКТОР „РЕНО“



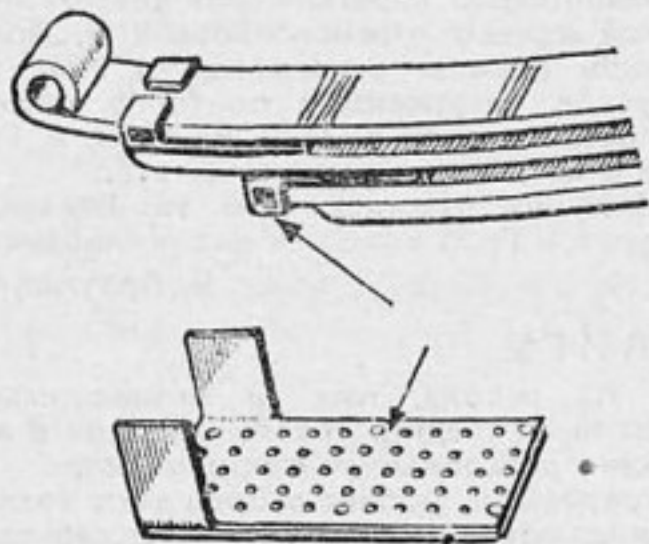
На страницах нашего журнала уже не раз отмечалась большая работа, которая ведется на Западе по конструированию тракторов на тяжелом горючем.

На снимке—новый сельскохозяйственный трактор „Рено“ на тяжелом горючем, дающий большую экономию, которая по сообщению французской печати доходит до 60% стоимости работы на легком горючем.

УВЕЛИЧЕНИЕ ЭЛАСТИЧНОСТИ РЕССОР

Для увеличения эластичности автомобильных рессор в Англии применяют очень удачное приспособление, которое может найти и у нас широкое применение.

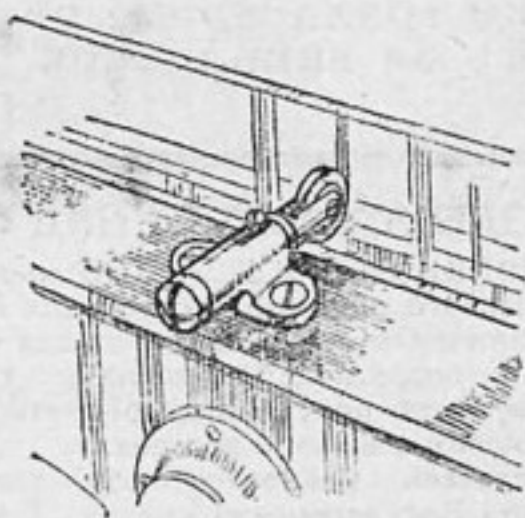
Между концами составляющих рессору пластин, для уменьшения их вредного трения между собой во время работы, помещаются особого устройства пластины, называемые „суперсуспеншен“. „Суперсуспеншен“ состоит из двух



сложенных вместе прямоугольных кусков нержавеющей листовой стали, в которых высверлен насквозь ряд полусферических отверстий так, чтобы при складывании отверстия обоих кусков совпадали; в образуемые пространства или гнезда закладываются шарики. Шарики свободно вращаются в своих гнездах и выступают наружу с обеих сторон „суперсуспеншена“. Когда последний установлен на место, пластины рессоры уже не трутся друг о друга, а легко скользят по вращающимся шарикам.

„АНТИ-ВИБРАТОР“

Очень часто, вследствие износа прокладки, находящейся между стеклом и рамой, стекло начинает шевелиться, а при движении автомобиля—дребезжать.

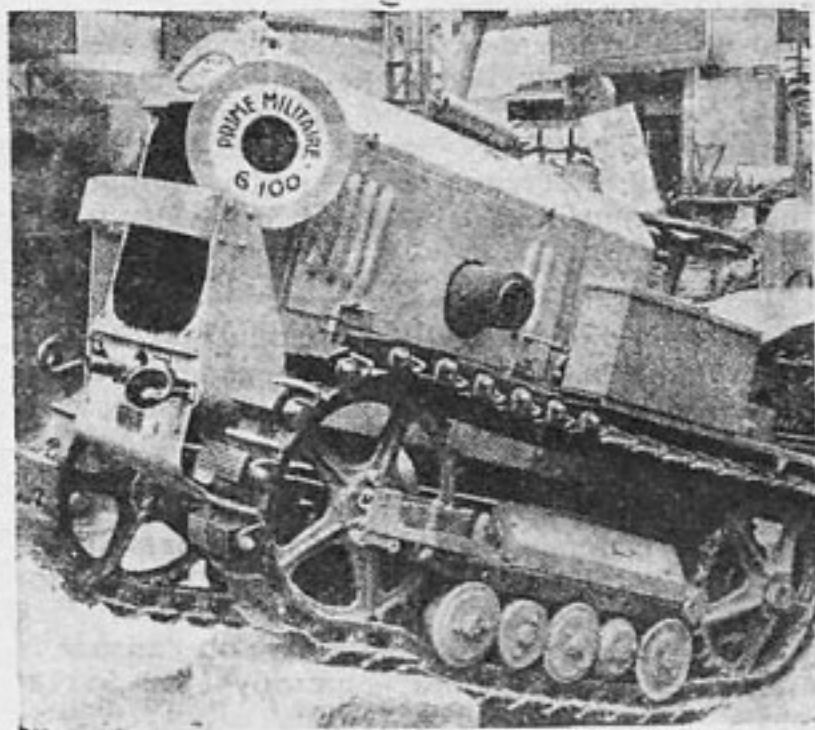


Для устранения этого за границей применяется так называемый „анти-вибратор“. Он состоит из штифтика с пружинкой и резиновым колесиком. Антивибратор двумя винтами привертывается к раме так, чтобы резиновое колесико упиралось в стекло и слегка давило (при помощи пружины) на него, устраняя колебание и дребезжание стекла.

НОВЫЙ ТИП ТРАКТОРНЫХ ГУСЕНИЦ

На одной из последних заграничных выставок тракторов был выставлен новый трактор „Садим“.

Его характерной особенностью является осо-



бое устройство гусениц. Кроме металлических пластин они снабжены резиновыми насадками, позволяющими трактору двигаться даже на хорошей асфальтовой дороге, не портя ее.

За год существования Ленинградский автодорожный институт дает стране 52 молодых инженеров-энтузиастов организаторов производства и активности масс для выполнения дорожной пятилетки в четыре года. Мы ставим себе задачей дать стране в третьем решающем году еще 36 инженеров автомобилистов. Мы уверены, что совместными усилиями выполним возлагаемые на нас задачи. Вперед за овладение техникой! За выполнение решений партии!

Президиум торжественного заседания

ИЗДЕВАТЕЛЬСТВО НАД БРИГАДОЙ ПОМОЩИ ВЕСЕННЕМУ СЕВУ

ПО ИНИЦИАТИВЕ КУРСАНТОВ учебной базы Калужского районного отделения Автодора был организован выход в колхоз для оказания помощи в подготовке в весеннему севу. Тов. Ардашеву было поручено договориться с Райколхозсоюзом о выборе колхоза.

Председатель Райколхозсоюза тов. Ленци предложил Воскресенский колхоз „Труд“, с которым, якобы, уже уговорено о прибытии нашей бригады.

15 марта в 8 часов утра мы отправились пешком в колхоз, так как машины были в ремонте да и проехать по заносам не было возможности. До колхоза оказалось 12 км, и в конце такой прогулки нас встретили с удивленными глазами.

Председатель колхоза сказал, что ничего не знает о нашем приходе, кроме того „работы для вас нет“ и дал нам такую любопытную бумажку.

„Справка“

Дана сие бригаде от Автодора в том, что она прибыла в Воскресенский колхоз „Труд“ в помощь проведению весенней посевной кампании 15 марта с. г.

В данный момент подходящих работ для бригады не оказалось.

В дальнейшем правление колхоза просит заблаговременно уведомить его об имеющихся силах в помощь колхозу, дабы не были напрасной траты времени и сил.

(Печать. Подписи председателя и секретаря колхоза)*.

И вот 20 автодорожцев, желавших использовать свой выходной день практической помощью колхозу, провести на деле лозунг „Ни одного автодорожца вне борьбы за второй большевистский сев“, отправились обратно в Калугу ни с чем.

Инициатива курсантов потонула в дебрях недооценки и неповоротливости райколхозсоюза и правления колхоза „Труд“.

Калуга

От имени 20 курсантов
К. Сераковский

РЕЗУЛЬТАТЫ УДАРНОЙ РАБОТЫ

ГРУЗДОТРАНСУ НЕОБХОДИМО было отремонтировать легковую машину „Додж“, принадлежащую 4 участку.

За ремонт машины по ориентировочной смете нужно было около 6 000 руб. плюс длительный срок ремонта.

По инициативе тов. Бакрадзе, группа автоработников Груз- и Закдортранса, тт. Баяндуров, Гриб, Мамулия и Цагарели, постановила самим отремонтировать эту машину. Объявив себя ударниками, поставив себе целью добросовестно отремонтировать машину, произвести ми-

нимальный расход по ремонту, сократить срок ремонта до минимума, они дружно приступили к работе.

В сравнительно короткий срок участок получил свой хорошо отремонтированный „Додж“. Стоимость ремонта выразилась в 2 791 руб. Мастерские, загруженные по горло работой, были освобождены от этой машины, и Груздортранс сэкономил свыше 3 000 руб.

Необходимо отметить, что тт. Бакардзе, Баяндуров и Гриб являются выдвинутыми.

Тифлис

В. Арзуманов

ОСВАИВАЕМ ТАЙГУ

КОЛЛЕКТИВУ АВТОДОРА при клубе СТС им. Сталина в Новосибирске правлением уделялось очень мало внимания. Дело в том, что Автодор занял клубную комнату, а главное — правление не верило в жизненность этой работы. Но энергичной работой бюро с первых же дней взята правильная и верная установка по всем вопросам автодорожской работы.

Были организованы кружки по автоделу в две смены; закончило курс обучения 98 человек.

Коллектив реализовал билеты 2-ой лотереи Автодора, провел сбор средств на шестиколесный автомобиль для Красной армии, дал 1/2-процентное отчисление на посевную кампанию. Организовал бригады по проверке автодорожских коллективов города.

Все эти работы, хотя и незначительные должны были убедить правление клуба в жизненности проводимых коллективом мер.

Благоприятные условия работы дают возможность коллективу приступить к более серьезной работе.

Так, например, в октябре в связи с полученным заданием Центрального совета, наш коллектив совместно с Новосибирским отделением организует две ударные бригады по прокладке дорог через тайгу к Барзасским месторождениям сапропелитовых углей (твердая нефть). Задание предусматривало прокладку 11 км дороги в течение одного месяца. Бригады вернулись досрочно. Прделана следующая работа.

Задание Ц. С. выполнено полностью. Кроме этого прорублены разной шири-

ны просеки, посёлок электрооборудован наружной проводкой. Организованы своими силами 2 спектакля.

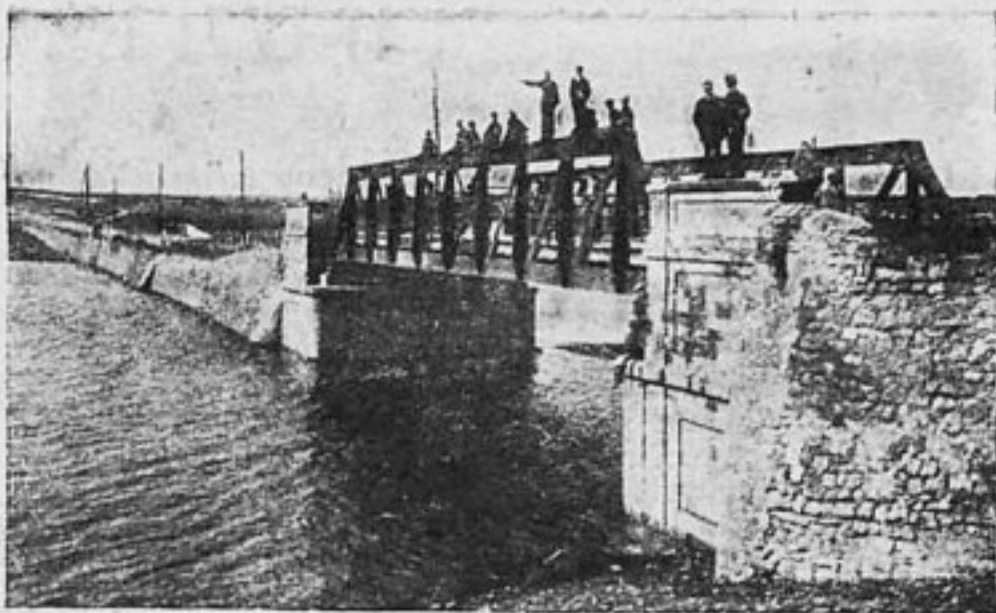
В дальнейшем коллектив предполагает принять участие в посевной кампании по ремонту тракторов, для чего уже сейчас выделены товарищи на практическую учебу.

Летом коллектив намерен построить улучшенную дорогу Новосибирск—Мачищи и сейчас приступает к мобилизации общественного мнения вокруг этого вопроса. Это мероприятие безусловно встретит большие трудности, так как Новосибирское отделение и Сибавтодор совершенно не имеют дорожных машин.

Центральный совет Автодора должен помочь сибирским организациям Автодора в снабжении дорожными машинами.

Новосибирск

В. Дрегузов



У нас построили новый железобетонный мост (с. Тягилка)

Фото Раппепорта

КАДРЫ ДЛЯ ВТОРОЙ БОЛЬШЕВИСТСКОЙ ВЕСНЫ

ДЛЯ УЧАСТИЯ во второй большевистской весне Немавтодор 25 марта досрочно выпустил со своих курсов 153 водителя автомобилей и тракторов, из них 20 женщин.

Всего на курсах обучалось 253 слушателя, из них 35 женщин. 15 апреля кончают курсы остальные.

На торжественном вечере, посвященном досрочному выпуску, курсанты мобилизовались

на весеннюю посевную кампанию и объявили себя ударниками в полном составе. Курсанты дали твердое обещание быть твердыми и активными участниками успешного проведения второй большевистской весны.

За добросовестную работу были при выпуске премированы: зав. курсами т. Савинков, лектор Госпиенко и 12 лучших курсантов.

г. Покровск

В. Санников

ВНИМАНИЮ РАБКОРОВ!

В прошлом номере мы уже сообщали о Всесоюзном дорожном конкурсе, который объявлен Центральным советом Автодора совместно с Цудортрансом и редакцией „За Рулем“.

Ход конкурса, а в связи с этим и ход всего дорожного строительства будут широко освещаться на страницах журнала. На ряду с низовыми дорожниками рабкоры-автодоровцы должны принять в этом самое активное участие.

Какие вопросы нужно освещать?

1. Как проведена подготовительная работа, какие она дала результаты. Достаточно ли заготовлено материалов. Отремонтирован ли инвентарь. Сделаны ли все необходимые изыскания. Взята ли на учет рабочая сила.

2. Как идет строительство районных дорог. Правильно ли организован труд на дорожных участках. Каково качество дорожных работ.

3. Как производится организация трудового участия населения. В какой мере участвуют в строительстве организованные колхозники. Какую помощь дорожным участкам оказывают машинно-тракторные станции.

4. В чем выражается конкретная помощь дорожному строительству со стороны коллективов Автодора (непосредственная работа на участке, деловое шефство, содействие через соответствующие учреждения и пр.).

5. На сколько широко применяются методы социалистического соревнования, ударничества и общественного буксира и какие они дают результаты. Имеются ли примеры выдвижения встречных планов и как они осуществляются.

Рабкоры, ваши заметки о хороших и плохих сторонах дорожного строительства, которые мы будем помещать на страницах журнала, одновременно будут чрезвычайно ценным материалом для Центрального штаба дорожного конкурса.

ПОЧЕМУ?

По году не платят членских взносов в Автодор в Верхне-Теплинском районе УССР. Их некому принимать.

В бывш. Петропавловском районе был коллектив Автодора, председателем которого являлся т. Матвеевко. Однажды я послал ему членский билет Автодора, чтобы меня сняли с учета. Но больше я этого билета не мог найти. На мой вопрос, где билет, Матвеевко ответил: «Билет твой давно утерян, через три года получишь новый билет мопровский».

Нужно, чтобы руководитель автодоровской организации относился к своей работе добросовестно. А таких, как т. Матвеевко, нам не нужно.

В.-Тепла

Курсант Д. Босинко

Не имеют понятия об Автодоре в Кошкинском районе Средне-Волжского края. О проводимой кампании по способу средств на шестиколесные машины у нас ни звука. А между тем Кошкинский район является опытно-показательным. Еще в 1927 г. создана тракторная колонна, есть МТС и зерносовхоз. Намечено дорожное строительство и выработан план трудового участия населения в дорожных работах.

Все это выполнимо при содействии общественности и особенно автодоровской.

Нужно организовать в Кошах автодоровские организации, даже райотделение.

П.О Кошка, село Долиновка

Заочник

Сам не работает и другим мешает работать председатель коллектива Автодор тракторного техникума в Гомеле т. Горбачев.

Когда проводили сбор по подписным листам на шестиколесные машины, товарищи вносили кто сколько может — по 1—2 р. и т. д., а Горбачев заявил: «Некуда вам деньги девать, давайте по четвертаку и то хватит».

Вот как понял руководитель нашего коллектива эту важную кампанию.

г. Гомель

П. Р.

Развалились курсы при севастопольской окружной конторе связи. Потрачено 4 месяца на теоретические занятия, а завершить учебу практической ездой не удалось.

Шеф курсов — Союзтранс не смог отпустить автомашины для практической учебы, а у него в мастерских они валяются под открытым небом.

Райотделение Автодора отказалось нас принять на свои курсы для продолжения занятий по практической езде.

Для чего же потрачено столько времени и средств?

Севастополь

Л. Ребус

Частая смена руководства автодоровской организацией в Николаеве не дает возможности наладить работу. Актив думал кое-как дотянуть до конференции, которая, кстати сказать, собралась с большим трудом и только после третьего созыва.



Одно из многих дорожных автомобильных приключений в Таджикистане
Фото Гафива

Выступавшие на конференции отмечали бездеятельность правления и наметили новые пути развития автодоровской работы.

Из избранных на конференции один отказался руководить работой, второго перебросили в другой город, третий был срочно командирован на другую работу и т. д. Чехарда изрядная.

Такому дерганью общественной организации нужно положить конец.

Николаев

М. Неслов

Пьянка с участием автодоровцев происходит на шоферских курсах в Новоузенске.

При приеме на курсы не было классового отбора.

Сейчас теоретические занятия идут к концу, у практической учебы и не начинали, так как машины нет.

Крайавтодор должен обратить внимание на работу Автодора в г. Новоузенске!

г. Новоузенск

Е.

Не участвует в кампании по сбору средств на шестиколесные машины для Красной армии Рогачевский районный совет Автодора.

Надо сказать, что во всех отношениях не видно работы этого отделения, и это будет до тех пор, пока не начнет работать не только один секретарь, а все правление.

Нужно их раскатать!

г. Рогачев

Голенда

Отв. редактор Н. ОСИНСКИЙ

Зав. редакцией Н. БЕЛЯЕВ

Издатель: Акционерное Издательское Общество „ОГОНЕК“