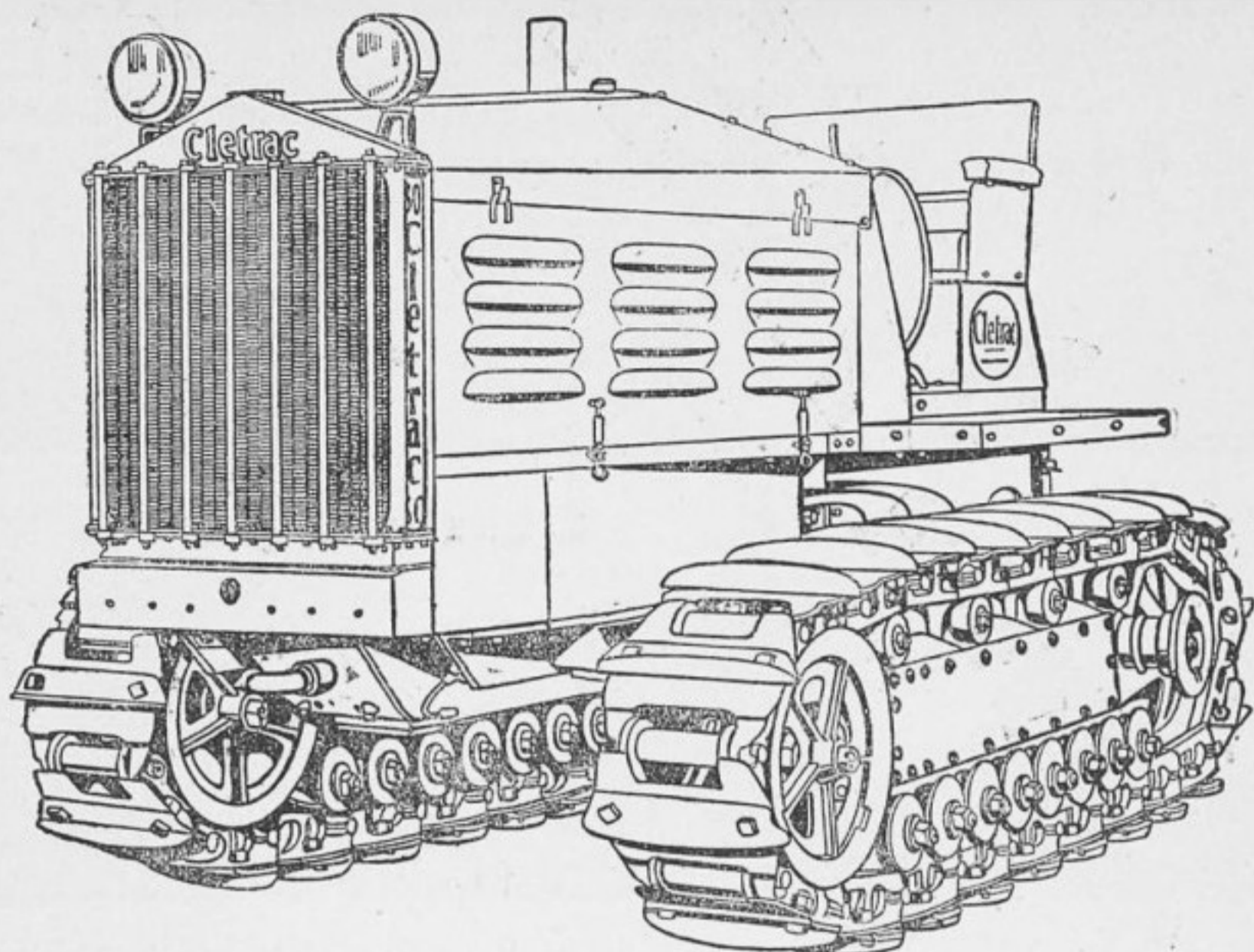


# ЗА РУМЕМ 15 1931



АКЧ. ИЗД. 0-80  
ОГОНЕК



## Клетрак 80-60 снова побил рекорд максимальной тяги.

Во время официального испытания в университете штата Небраска, трактор «КЛЕТРАК 80-60» развил отношение тяговой мощности к мощности двигателя на шкиве большее, чем тракторы других марок. При наибольшей нагрузке «КЛЕТРАК» развил 92,5% тяговой мощности по отношению к мощности двигателя на шкиве. Отношение мощностей, развитых «КЛЕТРАКОМ» превышает отношение, развиваемое любым другим трактором гусеничного типа на 3,5% и на 10,5%—развиваемое любым другим трактором колесного типа. Такие результаты испытания показывают, что конструк-

ция и способ передачи силы двигателя к задним колесам, установленным на анти-фрикционных подшипниках тяжелого типа, обеспечивают модели «КЛЕТРАК 80-60» такую производительность, какой не достиг еще ни один другой трактор.

Кроме того, это доказывает, что в модели 80-60 соотношение между силой тяги и весом трактора выбрано совершенно правильно, что очень важно для правильного сцепления с землей. Таких результатов нельзя было бы достичь при сколько нибудь заметном буксовании, или при чрезмерной тяжести трактора.

Представитель в СССР: Инж. М. С. Моррис, Гостиница Савой, Москва.

**THE CLEVELAND TRACTOR COMPANY**  
**Cleveland, Ohio, U. S. A.**



ЖУРНАЛ ВСЕРОССИЙСКОГО  
ОБЩЕСТВА АВТОДОР

ВЫХОДИТ ДВА РАЗА В МЕСЯЦ

Четвертый год издания

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

Боевая задача московских автодорожцев . . . . .	1
Стройка Харьковского тракторного гиганта заканчивается . . . . .	2
Н. ОСИНСКИЙ — О героических подвигах Е. Сербина . . . . .	4
Ю. ДОЛМАТОВСКИЙ — Как идет строительство московских мостовых . . . . .	8
Первый областной съезд Ленинградского автодора . . . . .	11
Крепим моторизацию погранохраны	12
<b>Памяти погибших командиров</b> . . . . .	13
Проф. К. КУПРЕЯНОВ — Использование местных материалов для дорог . . . . .	14
М. ФАЙНГАР — виноваты ли нефтяные асфальты в разрушении московских мостовых . . . . .	18
Всесоюзный дорожный конкурс . . . . .	20
ТАТЬЯНА ТЭСС — С точки зрения машины . . . . .	24
Инж. К. ШАРАПОВ — Малолитражный автомобиль „НАТИ“ . . . . .	27
А. КИЛЬДЮШЕВ — Нижегородский край должен иметь хорошие дороги . . . . .	29
Письма с мест . . . . .	30
На общественный суд! . . . . .	32

В номере 28 иллюстраций

Центральный Совет Автодора — Москва, Садовая-Кудринская, 17. Телеф. 4-96-15

РЕДАКЦИЯ: Москва 6, Страстной бульв., 11. Тел. 3-31-91; трамв. А, 6, 15, 18, 23, 25. Контора: Москва 6, Страстной бульв., 11 „Огонек“. Отдел распротр. Тел. 5-51-69.

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА на 1931 год „За Рулем“: на год — 4 р., 6 мес. — 2 р. 15 к., 3 м. — 1 р. 10 к., с приложен. „Библиотеки „За Рулем“: на год — 8 р., 6 м. — 4 р. 50 к., 3 м. — 2 р. 40 к. За границу „За Рулем“: на год — 2 долл., 6 м. — 1 долл. 25 ц.

## БОЕВАЯ ЗАДАЧА МОСКОВСКИХ АВТОДОРОВЦЕВ

**Р**ЕШЕНИЯ июньского пленума ЦК „О московском городском хозяйстве и о развитии городского хозяйства СССР“ представляют четкую и конкретную программу борьбы с отставанием городского хозяйства от общего хозяйства страны.

Успешно осуществляя социалистическую пятилетку, партия добилась значительных сдвигов и в развитии городского хозяйства СССР, но имеющиеся достижения не удовлетворяют в достаточной мере гигантски возросших потребностей и бытовых нужд трудящихся масс, в частности, такого многонаселенного столичного города, как Москва.

Пленум ЦК наметил ряд решительных мер к улучшению городского хозяйства. На основе этих решений московские обком, горком, облисполком и горисполком вынесли практические решения по улучшению городского хозяйства.

На московскую организацию Автодора ложится обязанность принять самое активное участие в выполнении этих решений и в частности в коренном переустройстве дорожного и подземного хозяйства Москвы.

Нужно со всей откровенностью признать, что московская организация Автодора, несмотря на указания Центрального совета, до сего времени не уделяла дорожному строительству в Москве достаточного внимания.

Рекордные безобразия, имевшие место в дорожном строительстве прошлого года, к сожалению не мобилизовали московских автодорожцев на помощь дорожному строительству. Дорожный сезон нынешнего года начался также без участия московских автодорожцев. До сего времени, несмотря на постановление июньского пленума и московских руководящих организаций, Мосавтодор как следует не включился в работу по улучшению дорожного хозяйства.

Много времени уже упущено, но еще многое можно сделать, если московские автодорожцы как следует возьмутся за работу, если осуществят все те решения, которые были приняты на конференции по дорожному строительству в Москве.

Московский автодор в целом, как это было решено на городской конференции московских автодорожцев, должен взять длительное шефство над улицами Москвы. Отдельные коллективы должны взять шефство над прилегающими к ним дорожными участками.

Коллективы на крупных стройках Москвы должны добиваться немедленного проведения под'ездных путей к строительству.

Районные отделения и коллективы должны добиваться создания при крупных жактах комиссий содействия дорожному строительству.

Развернуть социалистическое соревнование между коллективами на лучшее содействие дорожному строительству.

Организовать автодорожские посты на всех крупных объектах работ.

Организовать автодорожские субботники на помощь дорожному строительству.

Работу московской организации Автодора по содействию дорожному строительству до сего времени нужно признать неудовлетворительной. Разве не позорно, что некоторые районные отделения до последнего времени не имели даже дорожных секций?

Автодорожская организация Красной столицы должна показать образец четкой, боевой работы на одном из важнейших участков городского строительства. Этого ждет, этого требует вся автодорожская общественность.

# СТРОЙКА ХАРЬКОВСКОГО ТРАКТОРНОГО ГИГАНТА ЗАКАНЧИВАЕТСЯ

## Подготовим выпуск первых тракторов

**СТРОИТЕЛЬНЫЕ** работы на Харьковском тракторном закончены.

Благодаря встречному промфинплану, предъявленному рабочими, срок строительства сократился почти на три месяца.

Завершаются героические усилия рабочих Тракторостроя, успехи которых находят живой отклик во всей стране. С начала июня заканчивалась в отдельных цехах кладка кирпича. Вместо обычной нормы 800 кирпичей на каменщика за смену бригады в эти решающие дни достигли 2047, затем 2646 и мирового рекорда 2754 кирпича на каменщика. „Качество работы безупречное“. Темпы бетонных работ получили исключительное значение в последний период строительных работ. И на Харьковском тракторострое достигнуты последние небывалые рекорды: 430—452—500 замесов в одну смену (в 7 час. 35 мин.).

В шуме и грохоте заканчиваемых работ, создающих великолепный тракторный гигант, вспоминаешь, что было на площадке еще год назад.

Начали с того, что в 74 дня построили на площадке специальный кирпичный завод, с производительностью в 80 млн. штук кирпича. Теперь этот завод, как и карьеры Тракторостроя, снабжают Харьков в большом количестве строительным материалом. Одновременно с заказами в Америку шло обсуждение типа трактора, который должен выпускать новый гигант — гусеничный „Катерпиллар“ или колесный „Интер“.

Победила мысль о дублировании Сталинградского завода, об использовании этого первого опыта строительства у нас крупного тракторного завода.

Однако дублирование вовсе не было автоматическим. Командные кадры Харьковского тракторостроя крепко связались со Сталинградским, тщательно следили за ходом его работ, чтобы на его ошибках научиться лучше строить второй тракторный гигант. Был уточнен генеральный план, существенно измененный для Харьковского завода. Цеха не так разбросаны, как на Сталинградском заводе. В одном месте скомпонованы сборочно-механический, инструментальный и главный магазин. Получился как бы один громадный цех—500 м длины и 110,7 м ширины. Это дает возможность перехода завода и на производство гусеничных тракторов с сравнительно небольшими доделками.

Упростило, удешевило и, главное, ускорило все строительство на Харьковском тракторном переключение самого большого сборочно-механического цеха полностью на железобетон вместо железных конструкций. В значительной части чугунно-литейный цех построен из железобетона с сокращением площади по сравнению со Сталинградским.

Технологическая часть поставлена на тех же началах, что и на Сталинградском заводе, но со значительными улучшениями. Строи-

тельство велось „подрядным“ способом, с передачей отдельных частей его специализированным строительным организациям, в условиях полного контроля главного руководства над ходом работ. Установлены значительные успехи почти всех строительных контрагентов на Тракторострое (особенно Индустроя), за исключением ВЭО, которое выполнило строительство теплоэлектроцентрали всего лишь на 60%.

С начала июля Харьковский тракторный вступил в период сплошных монтажных работ. Дело за оборудованием. В то время как с положением импортного оборудования наступило значительное улучшение, все еще плохо с оборудованием внутреннего производства. На 20 июня было недополучено до тысячи станков. Необходимо нажать на соответствующие отрасли нашей промышленности, мобилизовать внимание автодорожной общественности.

На самом строительстве автодорожские организации должны обратить внимание на то, в каком состоянии поступает оборудование и как оно содержится. Последние сведения вызывают тревогу. На площадку к периоду сплошных монтажных работ поступило оборудование на 1300 тыс. руб. По данным ВСНХ „состояние этого оборудования абсолютно недопустимо — полный хаос, машины разбросаны на огромном пространстве, без всякого учета, упаковка частично повреждена“.

Харьковскому тракторному требуется для двух смен 11500 рабочих. Пока основное ядро составляет 1800 рабочих, завербованных на разных заводах, 3000 рабочих готовятся на опытном заводе. Командный состав завода — 1000 человек — тщательно изучает основные процессы работы на других заводах (в Ленинграде, Харькове, Сталинграде).

Особенно тщательно изучаются и осваиваются процессы на Сталинградском тракторном.

Но несмотря на то, что рабочие и командный состав приступают к конвейерной работе на ХТЗ с неизмеримо большей подготовкой, чем на Сталинградском тракторном, руководство ХТЗ берет очень робкие темпы производства на первоначальный период работ. Неудачи первых шагов Сталинградского тракторного, повидимому, делают чрезмерно осторожной дирекцию ХТЗ. На первые месяцы намечается следующее производство: октябрь—130, ноябрь—340, декабрь—1115 и с января—2000 тракторов в месяц.

Такие чрезмерно осторожные темпы для начала ничем не оправданы. Они не соответствуют ни мощности завода, ни качеству его строительства, ни уровню его оборудования, ни подготовленным кадрам, которые (не в пример Сталинградскому заводу) ХТЗ дают.

Рабочая общественность завода должна потребовать от заводоуправления значительно расширить первоначальный план производства, рабочие должны выдвинуть встречный план.

Нужно, чтобы рабочие организации завода—

## КАК РАБОТАЛИ ДЕЙСТВУЮЩИЕ АВТОТРАКТОРНЫЕ ПРЕДПРИЯТИЯ В ПЕРВОМ ПОЛУГОДИИ 1931 г.

Наименование видов продукции	Намечено выработать			Фактически выработано			% выполнения плана		
	На I квар- тал	На II квар- тал	За I полу- годие	За I квар- тал	За II квар- тал	За I полу- годие	За I квар- тал	За II квар- тал	За I полу- годие
По заводу АМО									
Шасси 1,5 т „АМО-Ф-15“ (шт.) . . . . .	625	675	1300	627	525	1152	100,3	77,8	88,6
Шасси 2,5 т „АМО-2“ (шт.) . . . . .	200	620	820	0,0 <sup>1</sup>	646	646	0,0 <sup>1</sup>	104,2	78,7
Запчасти „АМО-Ф-15“ (тыс. руб.) . . .	1428,7	1682,7	3111,4	1445	1248,1	2693,1	101,1	74,2	86,6
По заводу № 2									
Двигатели (шт.) . . . . .	425	530	955	325	454	779	76,5	85,7	81,6
По Ярославскому заводу									
Шасси (шт.) . . . . .	300	450	750	233	182	415	77,7	40,4	55,3
Запчасти (тыс. руб.) . . . . .	330	418	748	171	223	394	51,8	53,3	52,7
По заводу № 6									
Автонасосы на шасси „АМО“ (шт.) . .	138	152	290	138	154	292	100,0	101,3	100,7
По Нижегород. сборочному									
Автомашины „Форд-А“ и „АА“ (шт.) . .	300	300	600	327	537	864	109,0	179	144,0
По Московск. сборочному									
Автомашины „Форд-АА“ (шт.) . . . . .	1600	4400	6000	1232	2076	3308	77,0	47,2	55,1
Автомашины „Форд-А“ (шт.) . . . . .	700	800	1500	605	688	1293	86,4	86,0	86,2
По Сталингр. тракторн. заводу									
Тракторы „Интернационал“ по основ- ному плану (шт.) . . . . .	4220	7435	11655	1866	3838	5724	44,7	51,7	49,1
По измененному плану (шт.) . . . . .	1886	4556	6442				100	84,2	88,9

Завод „Красный путиловец“, не входящий в ВАТО, выпустил в первом квартале 2.656 тракторов, во втором квартале 5.932, а всего за полугодие 8.588 тракторов.

и в первую очередь автодорожные организации приняли все меры, чтобы сразу же сделать вполне реальным широкий план выпуска тракторов на ХТЗ. В этом им должна помочь украинская и вся союзная общественность. Заводоуправление ХТЗ начинает производство „на тормозах“, раньше всего вследствие необеспеченности металлобазы завода. Вообще снабжение завода является самым узким местом всей работы. Поэтому вопросы снабжения занимают видное место в специальном постановлении президиума ВСНХ СССР от 1 июля, в котором ВСНХ налагает на ряд объединений (ВАТО, Стальсбыт, Сталь, Цветметзолото и др.) конкретные обязательства по доставке ХТЗ соответствующих материалов, машин, станков и необходимых фондов.

Рабочие организации заводов, которые являются поставщиками металла и других материалов для ХТЗ, должны принять все меры,

чтобы обязательства пред ХТЗ выполнялись в срок.

Опыт Сталинградского тракторного показывает, как важно с самого начала обеспечить выпуск тракторов с конвейера всеми запасными частями. Запас частей должен быть обеспечен на 10—15 дней. Такой фонд частей должен быть на ХТЗ.

Дорог каждый трактор и каждый час его производства. Нужно, чтобы ХТЗ сразу же принял все меры для мощного развертывания выпуска тракторов наравне с теми темпами, которые взяты рабочими для строительства и монтажа самого завода.

Завершение героических усилий строительных рабочих Тракторостроя должно быть тесно связано с таким же началом работы производственных рабочих тракторного завода. Постановление президиума ВСНХ СССР от 1 июля дает все основания (снабжение, кадры, организационные меры) для быстрого и развернутого выпуска машин новым тракторным гигантом.

<sup>1</sup> Невыполнение объясняется отсутствием в первом квартале некоторых деталей; со второго квартала АМО начал нагонять, перевыполнив квартальный план.

# О ГЕРОЙСКИХ ПОДВИГАХ Е. СЕРБИНА

**Я** НЕСКОЛЬКО задержался обещанным ответом на статью Е. Сербина „Криво ли зеркало?“, помещенную еще 24 мая 1931 г. в газете „Гудок“. Извиняющими обстоятельствами являются поездка в Магнитогорск и Кузнецк, а также занятость некоторыми делами, к автопромышленности отношения не имеющими. Но лучше поздно, чем никогда.

Статья Сербина представляет собой по существу арьергардную вылазку отступающей рати в составе т.т. Кононова, Блинова, Сербина и их покровителей из редакции „Гудка“. Уже теперь оказывается (у Сербина), что „выбор „Форда“ в качестве массовой машины легкого тоннажа“ „безусловно удачен“; уже признается „безусловная важность строительства Нижегородского завода“; уже выставляется даже утверждение, что „тов. Осинский, старающийся доказать нам полезность и необходимость легкой грузовой машины, ломится в открытую дверь“. Точно никто и не называл „Форд“ „кулацкой машиной“, не заявлял, что решение о постройке Нижегородского завода—плод „самотека“, что „установка тов. Осинского... практически неверна, теоретически ошибочна, технически реакционна“ и что лозунги Автодора ныне „оказываются негодными, вредными, враждебными социалистическому строительству и борьбе рабочего класса“. Короткая память у тов. Сербина, и легко у него распаивается дверь, которую он только что пытался запереть вместе со своими соратниками.

Статья Сербина состоит из двух слагаемых: во-первых, из многочисленных аргументов и нападок, имеющих „персональный“ характер и, во-вторых, из весьма тощей аргументации „по существу“. Уже это характеризует удельный вес данной статьи.

Начинает тов. Сербин с того, что упрекает нас в стремлении считать себя непогрешимым, а отсюда и „относиться с нетерпимостью ко всякому чужому мнению“, по этой-де причине пишущий эти строки проявляет „озлобленность“, „наускаивает на всякого инакомыслящего, квалифицируя его чуть ли не вредителем“.

Утверждения эти просто смешны, если принять во внимание, что ведь именно коллега тов. Сербина В. А. Кононов начал „дискуссию“ с четких заявлений: „Форд“ есть кулацкая машина, выбранная в расчете на „крепкого мужичка“ и без учета потребностей колхозного движения (т. е., следовательно, на базе правооппортунистических установок); завод в Нижнем решили строить в порядке „самотека“ (т. е. также идя по руслу правого оппортунизма); „среда вредителей всех толков могла только радоваться такому началу плановой автомобилизации СССР“ (смычка с вредителями). За эти утверждения Кононов заслуженно получил по рукам, и в ответ ему было констатировано: 1) если уж заниматься политическими расценками, то именно его позиция является типичным „право-левым“ оппортунизмом, радикальным на словах, хвостистским на деле; 2) если уж возбуждать вопрос о том, чему сочувствовали вредители, в лице занимавшегося автомобильным вопросом Гартвана, то именно — ориентации на тяжелые грузовики в противоположность легким и их массо-

вому производству. „Сама себя раба бьет, коль нечисто жнет“, уважаемый тов. Сербин. И уж лучше оставьте свои воздыханья о „непогрешимости“, „нетерпимости“, „озлобленности“, „наскоках“ и т. п. Тем более, что эти воздыхания сильно напоминают меньшевистские или ревизионистские воздыхания о непогрешимости, нетерпимости, озлобленности и пр. большевиков или ортодоксальных марксистов.

Второй „персональный“ довод. Тов. Сербину не нравится „метод защиты, избранный В. В. Осинским: строительство „фордов“ и „автокаров“ санкционировано правительством, а потому всякая критика принятых установок является критикой правительственных директив“. Сербин предлагает нам „защищать свою позицию по существу, а не прятаться за спину правительственных и директивных организаций“. Ибо-де „поручая отдельным товарищам руководство определенной отраслью, правительство оказывает тем самым доверие этим товарищам и возлагает на них определенную работу с ответственностью за последствия“.

На сие отвечаю нижеследующее.

Первое. Сербин ошибается, полагая, что я занимаюсь защитой в данном споре и прячусь за чью-то спину; я нападаю на автомобильных „уклонистов“ и таким образом, по-большевистски отстаивают правильную линию, принятую партией.

Второе. Предоставляю судить читателям моих статей в „Гудке“ и „За Рулем“, отстаивал ли я эту линию по существу, при помощи целой серии конкретных доказательств, или только обращением к авторитету партии и правительства. Позволяю себе добавить, что именно мои оппоненты постоянно уклоняются от ответа на конкретные доказательства, прибегая к „диалектическим“ фокусам или демагогическим жупелам (вроде ссылок на „обезличку“) или просто ничего не отвечая.

Третье — и последнее. Ход „дискуссии“ показал, что тов. Сербин и его соратники пытались и пытаются превратить борьбу против массовой легкой машины и против лозунгов Автодора в борьбу против одного из „идеологов“ автомобилизации, „проработать“ Осинского, дабы в ходе такой проработки протащить свои уклоны. Этот номер не пройдет. Благоволите не прятаться за спину названного „идеолога“, а прямо заявлять, что вы считаете ошибочными те установки, которые были приняты партией, правительством, Автодором при первоначальном обсуждении вопроса. Мы будем тем настойчивее напоминать вам об этом, что в ваших выступлениях есть одна весьма неприглядная черта: вы нападаете на „отдельных товарищей, которым было поручено руководство отдельной отраслью“ лишь после того, как эти товарищи покинули свой „пост“. Это обстоятельство окрылило ваше мужество. Будьте же мужественны до конца: спорьте не только против лиц.

Третий из цепи „персональных аргументов“, приводимых тов. Сербиным, состоит в следующем. „При всей безусловной важности строительства Нижегородского завода нельзя было во имя форсирования этого строительства откладывать на неопределенный срок реконструкцию Ярославского завода; ...в результате недо-

оценки бывшим руководством ВАТО роли и значения в наших условиях большегрузных машин невинная с виду формула тов. Осинского: „не исключать заботы тяжелого автостроения“,—практически свелась к полному игнорированию интересов тяжелого автостроения, в результате чего любая урезка ассигнования, любая нехватка материалов и пр. в первую очередь ударяла по Ярославскому заводу“.

Необычайно мужественный человек этот Е. Сербин! Работая в Цудортрансе, он отлично знает, что не одно ВАТО, а целый ряд инстанций определяет судьбу отдельных заводов, ассигнований (в особенности валютных) на эти заводы и пр. Он знает или должен знать (а если не знает, то зачем берется спорить), что ВАТО постоянно отстаивало (подчас, может быть, с избытком страстности) необходимость развертывания Ярославского завода; что когда Ярославскому заводу отказывали в ассигнованиях, таковые отпускались ему правлением ВАТО за счет внутреннего перераспределения средств и позаимствования с других счетов (т. е. как раз наоборот тому, что утверждает Сербин—будто за счет Ярославского завода питались другие заводы). На все это есть свидетели и документы. Но видите ли: ВАТО есть первое, низшее звено в ряду инстанций; на бывшего председателя правления ВАТО нападать тов. Сербину кажется делом легким и безопасным. Вот он и проявляет свое богатырское мужество. И после этого удивляется, почему мы требуем от него отчетливого ответа; каково его отношение к решениям партии и правительства насчет легких грузовиков, Нижегородского завода и т. п. Естественное требование в отношении к такому „герою“!

Чтобы покончить с первым разделом „аргументации“ Е. Сербина, отметим еще следующее героическое его выступление. В статье Сербина есть длиннейший постскриптум. В нем отмечается, что на заседании Автодора от 12 мая единогласно была принята резолюция, предложенная А. М. Лежавой, где (на ряду с решительной отповедью Кононову, Блинову и др.—о чем „забывает“ упомянуть Сербин) было указано на необходимость форсировать тяжелое автостроение параллельно с развитием легкого и среднего. В проекте резолюции, по словам Сербина, упоминалось не только о расширении Ярославского завода, но и о необходимости постройки второго завода тяжелых грузовиков. В напечатанной редакции резолюции упоминание о втором заводе выпало. Это дает Сербину повод к продолжительным упражнениям востроумия и пронизательности: не является ли-де это „конкретным оформлением“ тезиса Осинского „не исключать заботы о тяжелом автостроении“<sup>1</sup>, не „симптоматично“ ли это, „тем более, что тов. Осинский несомненно участвовал в выработке окончательного текста резолюции“ и т. п.

Наш правдивый герой просчитался только в одном. Статья его в „Гудке“ появилась 24 мая

<sup>1</sup> В № 11 журнала „За Рулем“ в поучение нашим „автоклонистам“ было уже разъяснено, что означает тезис: „Основное ударение на массовом дешевом автомобиле, которое ни в какой мере не должно исключать заботы о развитии тяжелого автостроения“. Это означает: „Никакого противопоставления и тем паче исключаящего его противопоставления (в духе Кононова—Блинова) тяжелых и легких грузовиков быть не должно и не может“. Советуем Сербину усвоить эту постановку вопроса вместо того, чтобы беззубыми остротами прикрывать свою гнилую позицию.

1931 г. Первого июня 1931 г. вышел номер журнала „За Рулем“, материал для которого сдавался в набор 15 мая.

В этом номере (№ 11) помещены: 1) постановление президиума Автодора от 12 мая, 2) статья нижеподписавшегося против Кононова, Блинова и Гавшина. В постановлении президиума упоминания о втором заводе нет. А вот в статье, принадлежащей лично нам, сказано: „Не только надо добиваться скорейшего доведения завода (Ярославского, Н. О.) до мощности 25 тыс. машин в год, но своевременной является постановка вопроса об организации второго завода такой же мощности. Ибо тяжелый грузовик не только должен обслуживать города, заводы, стройки, концентрированные перевозки крупного сельского хозяйства, но все более становится очевидным, что он должен восполнить также пробелы в железнодорожной сети“.

В редактировании резолюции президиума автор этих строк не участвовал (резолюции президиума Автодора подписываются, а если нужно редактируются председателем общества и ответственным секретарем), „похитить“ ничего из резолюции не мог. Наоборот, нижеподписавшийся в самый момент редактирования резолюции писал статью, где выступал за второй завод тяжелых грузовиков. И вот находится необычайно смелый тов. Сербин, который, прочтя резолюцию и не найдя в ней упоминания о втором заводе, без всякого стеснения печатно утверждает, что „Осинский, несомненно, участвовал в выработке окончательного текста резолюции“ и, следовательно, вычеркнул данное место!

Этот эпизод показывает читателям, с какого типа „оппонентом“ мы здесь имеем дело, и проливает свет также на то, почему Сербин был в состоянии написать о нашем отношении к Ярославскому заводу все то, что он там сочинил.

Таковы упражнения тов. Сербина по линии „персональной“. Что касается его аргументации „по существу“, то, как уже отмечено, она является в высшей степени тощей.

Сербин перепевает Кононова и Блинова, стараясь изложить их высказывания так, что они де и не выступали против легких грузовых машин или против дешевых легковых. Для этого Сербин ссылается на выработывавшиеся Цудортрансом при участии Кононова планы, где упоминаются и грузовые „форды“ и дешевые пассажирские машины. Точно Цудортрансом управляют авторы геростратовских статей из „Гудка“ и точно при выработке планов не приходилось считаться с тем, что на свете имеются Госплан, ВАТО и Автодор, где „право-левые“ вылазки могут немедленно получить надлежащий отпор, как это в данном случае и оказалось. Не о планах учреждения, именуемого Цудортрансом и возглавляемого Л. П. Серебряковым (а не Кононовым и Сербиным), спорим мы в настоящее время. А спорим мы о выступлениях определенной группы авторотников, частью включающей в себя и некоторых работников Цудортранса. И в данном случае именно и нельзя „прятаться за спину“ того или иного учреждения с его ведомственными документами, а надо отвечать за свои собственные общественные выступления.

За исключением попыток „переизложить“ Кононова и Блинова в смазанном виде, с сок-

рытием уже разоблаченных публично их ошибок и уклонов, за исключением „аргументации“ от планов Цудортранса, мы находим у Сербина только два аргумента.

Первый—это аргумент от „реальной действительности“, которая-де „уже разрешила спор о том: нужен ли нам в первую очередь легковой автомобиль или грузовой, а среди последних—легкий грузовик или тяжелый“. Что же это за реальная действительность? Таковой, оказывается, являются заявки в Цудортранс на автомобили в 1931 г. Заявки поступили на 120 тысяч машин, из них—на 25 тысяч легковых и на 95 тысяч грузовых. Среди грузовых машин „фордов“ требуется 23 тысячи, „автокаров“ 42 тысячи и тяжелотонных—30 тысяч. Отсюда вывод: легковые и легкие грузовые машины биты жизнью, и Кононов—Блинов—Сербин торжествуют!

У тов. Сербина нехватает чувства юмора, дабы понять: просто комично называть заявки в Цудортранс „реальной действительностью“. Ведь это достойно тех советских чиновников, которые попадают на страницы „Крокодила“.

Сидит себе тов. Сербин в Цудортрансе и регистрирует заявки тех „крупных потребителей“, с которыми он только и связан. В сумме он насчитал:  $25+23+42+30=120$ .

Отсюда вывод: реальная действительность больше не требует.

При этом тов. Сербин выдает себя с головой: с одной стороны, заявляет, что он за массовую автомобилизацию страны, а в то же время считает сотню с небольшим тысяч машин достаточным контингентом (это-де реальность, сама жизнь!). Позволим себе спросить тов. Сербина: учитывают ли „заявки Цудортранса“ в отношении легковых машин, во-первых, спрос всех районных исполкомов, во-вторых, всех врачебных и ветеринарных пунктов, в-третьих, всех местных парт-и проф-организаций на десятках тысяч наших заводов, предприятий, населенных пунктов, в-четвертых, всех милицейских учреждений, краскомов, которым Наркомвоенмор поможет обзавестись машиной, если им такую дать, в-пятых, всех наших инженеров на тысяче строек, которые рады бы получить машину, да нет ее и заявлять куда бы то ни было о ней бесполезно? И так далее и прочее. А в какой степени в „заявки Цудортранса“ входит спрос автодорожцев? Или Кононов и Сербин (заметьте: члены Автодора) совсем перестали регистрировать эту статью после систематического урезывания запросов Автодора?

Коротко говоря: если Цудортранс в 1931 г. имеет заявок на легковые машины лишь в масштабе 25 тысяч штук, то либо он никакого реального учета низовой потребности не имеет, либо эта потребность ему даже не пред'является за безнадежностью пред'явления, либо—то и другое вместе; а если в Цудортрансе находятся люди, которые считают, что 25 тысяч легковых автомобилей есть реальная потребность и „действительность“, значит эти люди—фактически против массовой автомобилизации страны, какие бы громкие фразы они ни произносили.

Точно также стоит вопрос и с легкими грузовиками. Уже при оглашении на заседании президиума Автодора „убийственной“ статистики Сербина ему задавались вопросы: а входит

ли в „заявки Цудортранса“ потребность военного ведомства (принимая во внимание заявление тов. Халепского в „За Рулем“, что военвед ориентируется на „форды“ в первую очередь)? А учтена ли потребности низовой товаропроизводящей сети кооперации с ее 300 тысяч точек? А учтена ли потребность всей массы местных организаций и учреждений, не представляемых так наз. „крупными потребителями“?

Достаточно поставить эти вопросы, чтобы без труда ответить; конечно, не учтены. Эти потребности и не попадают в русло „заявок Цудортранса“. Да они пока и не пред'являются за отсутствием перспектив на удовлетворение. Частью они даже и не осознаны, хотя и существуют. Но что сказать о представителе учреждения, долженствующего заботиться о массовой автомобилизации страны, который на этом и успокаивается, бумажку с заявлениями в своих руках принимает за „реальную действительность“ да еще пытается козырять этой бумажкой против массового употребления легких машин?

Второй „аргумент“ тов. Сербина не нов, но весьма характерен. „Смешно искать автомобиль, подходящий для наших дорог, на которых, как известно, застревают даже пешеходы и которые годятся только для двуколки. Нам нужен автомобиль, соответствующий характеру и об'ему наших грузопотоков, а дороги будут выстроены там, где будут необходимы и тогда, когда это понадобится“. Не нов этот аргумент потому, что это—смягченный вариант блиновского „единства высококачественного грузовика и солидного удобного прочного полотна“. Разница с Блиновым в том, что Сербин все же упоминает и о „грузопотоках“. Но „грузопотоки“ по существу здесь служат только указанием на „неизбежное“ преобладание массовых перевозок в крупных совхозах, колхозах, предприятиях и пр.<sup>1</sup>

Вообще же здесь уже не из уст „ученого авторитета“ с „философской“ подготовкой, а из уст практического работника Цудортранса мы слышим все те же оторванные от живой действительности „левые“ фразы. В таких устах они особо опасны, ибо грозят не только теоретическими, но и практическими про- торями и убытками.

„Где понадобится, там и построим дороги, какие захотим, такие и построим“. Что это, как не „перескакивание через реальные ступени развития“, с которым наша партия объявила столь решительную борьбу? Сейчас у нас вообще-де почти нет дорог. Поэтому не будем заботиться о наибольшей проходимости машин, ибо все равно дороги надо строить заново, и мы можем сразу построить их под самые крупные машины. При этом упускается из виду (как и во всех подобных рассуждениях), что между полным бездорожьем и сетью вполне усовершенствованных путей лежит переход, который может быть сделан лишь постепенно и через который нельзя „перескочить“. Этот переход именуется конкретно—массовое распространение улучшенных грунтовых и гравийных дорог.

<sup>1</sup> О том, что концентрированные товарные перевозки предполагают значительно большие перевозки в направлении к магистральным шоссе, мы уже писали в статье, направленной против Блинова и Гавшина.





Москва приводит в порядок не только городские улицы, но и пригородные дороги (на Можайском шоссе)

Очень и очень несмешно искать автомобиль, подходящий для этого „перехода“. А Сербин считает такое занятие „смешным“. Нам же не смешно, а очень грустно: грустно, что подобные высказывания раздаются из уст ответственных работников Цудортранса; грустно, что это может привести к самым отрицательным результатам в практической работе.

На этом мы можем и покончить с выступлением тов. Сербина. За отсутствием каких-либо дальнейших аргументов, не на что более и возражать. Приходится отметить в заключение, что данное выступление — одно из наименее содержательных по существу, хотя одно из наиболее склочных по форме. Эта склочная форма фактически прикрывает отступление всей „бригады“ Кононов—Блинов—Сербин, пытавшейся произвести нападение на основы массовой автомобилизации страны и на лозунги автодорожной общественности.

Ибо какими левыми фразами ни прикрывались бы члены данной группы, но факт тот, что здесь вновь проступила на поверхность та прикрито-правая точка зрения, которой был дан бой еще в 1927 г. Ведь тогда нашлось очень немного откровенно правых людей, которые без обвиняков заявляли, что автомобилизоваться нам не нужно, что надо продолжать ездить на лошадях, что бездорожье даже имеет свои преимущества—охраняет наши границы от интервентов с их автомобилями. Большинство фактических противников автомобилизации страны и тогда заявляло, что нам не нужно строить заводы массового автостроения, ибо надо следовать европейскому, а не американскому примеру: поменьше грузовиков, но зато тяжелых. Что касается легковых машин, то это вообще недоступная нам роскошь: будем обходиться автобусами на тяжелотоннажных шасси.

Завода на сто тысяч машин также не нужно строить; достаточно завода на 12,5 тысяч машин более тяжелого образца.

Теперь эта же точка зрения выступает вновь под прикрытием „левых“ фраз, пользуясь ссыл-

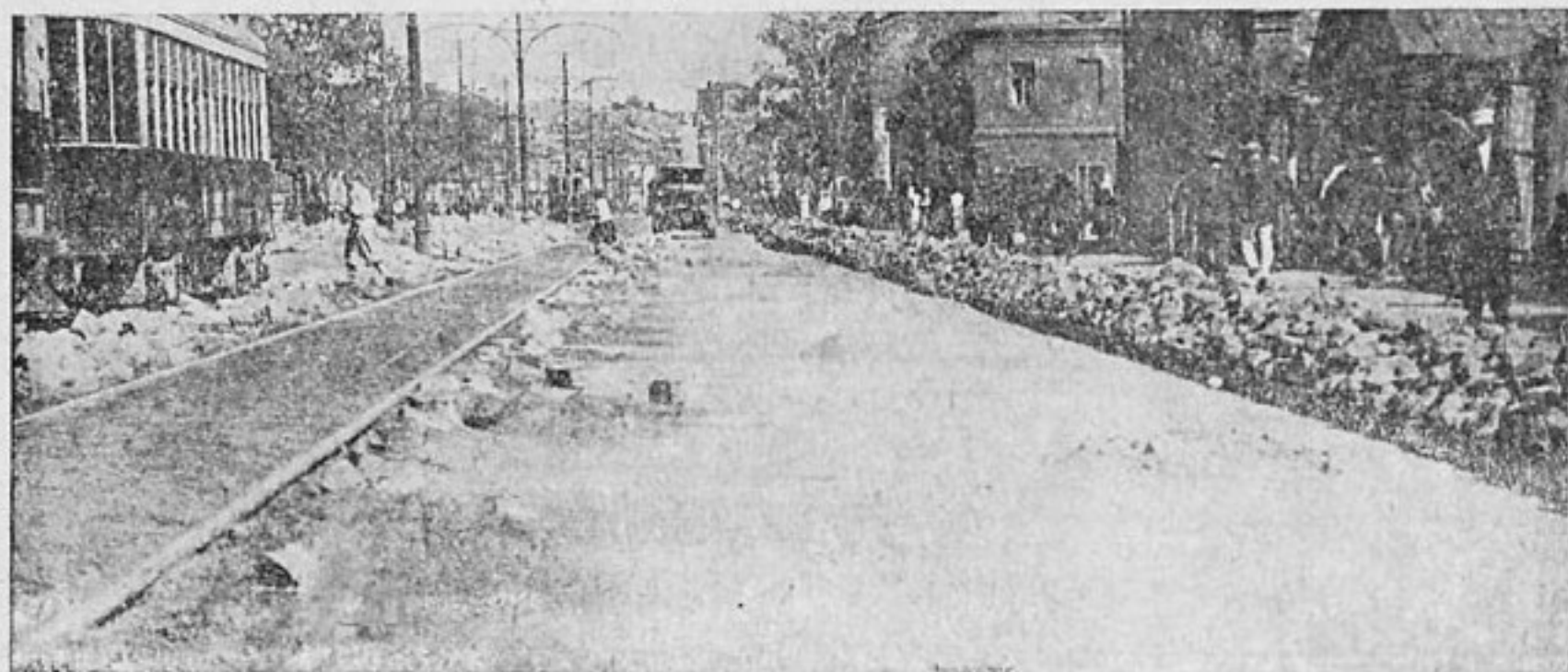
ками на развернувшийся процесс социалистической индустриализации, на сплошную коллективизацию, на зерносовхозы. А во главе новоявленных „радикалов“ выступает старый знакомый, В. А. Кононов, высказывавший прикрито-правые суждения еще в 1927 г. „Скажи кто тебе друг, и я скажу тебе, кто ты“. И нам очень ясно видно, что представляют собой на деле гг. Блинов, Сербин и др. Ибо мы видим, кто повел их в бой, да еще на этот раз повел в бой настолько искусным образом, что сразу обнаружил свою истинную подкладку.

„Право-левые“ противники массовой автомобилизации страны козыряют одним недочетом, прорывом, который имеется на нашем автомобильном фронте: сильнейшим и очевидным отставанием в развертывании тяжелого автостроения. Этот прорыв надо обязательно заполнить, надо окончательно сломить тот „ледок“, который в отношении к этому вопросу доминировал в ряде наших инстанций. Затруднения с жел.-дор. транспортом делают вопрос о тяжелых грузовиках весьма боевым. Развитие коммунального хозяйства ставит его с большой остротой. Вопрос надо обязательно продвинуть, и это выбьет почву из-под ног наших автоуклонистов, выступления которых весьма вредны как для развития автостроения, так и для достижения реальных успехов в улучшении дорог.

Н. Осинский

Р. С. Пару слов по адресу приюта наших „право-левых“ авторботников—газеты „Гудок“. Мы так и не дождалась ответа на вопросы, дважды поставленные редакции: солидаризируется ли она с взглядами данной группы и какова позиция самой редакции? Поскольку в ходе настоящей дискуссии „Гудок“ фактически оказался рупором только этой группы, ответ ясен сам собой. Характерно, что и по вопросу о московском метрополитэне „Гудок“ оказался на стороне „консерваторов“, и опять-таки „консерваторов“, ссылавшихся на „социалистические“ принципы; это дорисовывает установки „Гудка“ в вопросах местного транспорта.

# ТЕМПЫ СТРОИТЕЛЬСТВА МОСТОВЫХ МОСКВЫ



Готовят бетонную подкладку для асфальтовой мостовой

Фото Н. Коноплева

**Д**ОРОЖНОЕ строительство в Москве проходит пока еще плохо. Гордорстрой и другие строительные организации не выполняют календарного плана. За два месяца выполнено 19,86% работ. Строительство клинкерного завода задерживается. Необходимо поднять Автодор на борьбу за превращение булыжной Москвы в образцовую столицу пролетарского государства.

От дорожного строительства в Москве в этом году ожидают многого. Если бы работы по замощению московских улиц велись также напряженно, как этого требует внимание общественности к дорожному строительству, мы бы имели если не перевыполнение, то во всяком случае выполнение плана. Однако несмотря на постановление июньского пленума ЦК и МК ВКП (б), несмотря на резолюции административных и других организаций, несмотря на подъем среди самих рабо-

чих строителей, строительство все еще барахтается в сетях бесплановости, расхлябанности и бесконтрольности.

Измененный план замощения улиц г. Москвы по отдельным видам покрытия

Вид покрытия	Площадь		% усовершенствованных
	(в тыс. кв. метров)	%	
Булыжник . . . . .	120	23,08	—
Брусчатка (гранитная)	60	12,54	15
Асфальто-бетон . . . . .	220	41,30	55
Клинкер . . . . .	120	23,08	30
Ремонт старого асфальто-бетона (1930 г.)	55	(9,56 ко всему плану)	
Всего . . . . .	575	—	—

Гордострой увеличил эти планы последовательно до 140 тыс., 78 тыс., 285 тыс. По клинкеру и ремонту старого асфальто-бетона планы не изменены. Добавлено: клейфлястер 20 тыс., тротуары — 185 тыс. Кроме того произведены работы по замощению Кремля и части Можайского шоссе брусчаткой. В итоге план Гордорстроя предусматривает 914 тыс. кв. м покрытий. И это — в срок, меньший в полтора раза, чем в прошлом году (100 дней вместо 150)<sup>1</sup>. И, конечно, не может быть сравнения между требуемым качеством работы в прошлом и в этом году.

Значительная часть затруднений строительства кроется, безусловно, в величине задачи, взятой на себя Гордорстроем.

К тому же Гордорстрой был поставлен в необычайно трудные условия работы. До самого последнего времени

<sup>1</sup> Помещенный в журнале «За Рулем» № 12 план увеличен по постановлению директивных органов вдвое.



Мостовые нуждаются в усиленном ремонте

снабжающие организации, транспорт и все вспомогательные предприятия, принимавшие прямое или косвенное участие в строительстве, всячески тормозили работу Гордорстроя.

**Снабжение стройматериалами с перебоями срывало и срывает еще многие календарные сроки**

Вот краткий „список преступлений“ снабжающих организаций.

По „Росстройматериалу“, „Стромсбыту“ асфальтовый порошок в нужном количестве начал поступать только в начале июля.

По „Мосстройснабу“ вместо требуемых 21 тыс. бочек цемента выдано 11 тыс. Вместо 106 вагонов булыжного камня доставлено 10 вагонов.

Бежецкий карьер недодает крупный щебень.

Мосстромтрест не начинает еще переоборудования Тучковского клинкерного завода. Вместо 1 млн. штук клинкера (по плану) завод обещает 200—500 тыс. (замощение клинкером 1-й и 2-й Валовых улиц начинается в августе).

Этот список должников продолжается всеми другими соучастниками работ.

Москомтранс не может наладить работу транспорта. Недодача машин доходит до 80—90%.

Москомгаз запаздывает с перестановкой фонарных столбов.

МГЖД—с укладкой трамвайных путей и установкой мачт.

„Станкоинструмент“, „Станкострой“, „Водоканализация“ не выполняют заказов Гордорстроя на станки для его мастерских и на изготовление запасных частей для машин.

Это — возможные причины для срыва строительства. Позорный список!

И, наконец, нет рабочей силы, в особенности квалифицированной. Гордорстрою требовалось в конце июня не менее 800 рабочих. В свое время, еще до начала работ, Гордорстрой передал райкомхозам 100 мостовщиков для мелкого ремонта булыжных мостовых, теперь уже почти законченного



На мостовых работах этого года применяется пневматическая трамбовка

Райкомхозы имеют в своем распоряжении 250 не занятых мостовщиков. В ответ на распоряжение Моссовета передать Гордорстрою 160 мостовщиков райкомхозы прислали наряд на... 4 человека.

В такой обстановке, конечно, работать трудно. Однако Гордорстрой не пытается уладить все эти затруднения. Более того, он усугубляет их.

**Гордорстрой встретил сезон в полной неподготовленности. Работы и сейчас ведутся без плана**

Совершенно без всякого видимого основания часть работ переносится с августа—сентября на июнь—июль. И, наоборот, местами строительство начинается позже на 10—20 дней.

Общий план выполнен на 4 июля—за два месяца—на 19,86%.

Связь между Гордорстроем и другими организациями ведется главным образом по телефону и путем ведомственной переписки. О нормальных условиях для машин и людей Гордорстрой „заботится“ так же, как и о выполнении планов в срок. Машины стоят под дождем без прикрытия. Участки работ ночью не освещаются. Снабжение участков брусчаткой для прокладки ленточек по краям асфальто-бетона забыто. Дисциплина среди значительной части рабочих низка.

**Положение на отдельных участках работ за два месяца**

Залито асфальто-бетоном Можайское шоссе. До сих пор не начаты работы по заливке Кремлевской набережной (по плану начало заливки 25 июня) и внутреннего проезда Б.Сухаревской (3 июля). Работы на Хорошевском шоссе начаты на 5 дней позже плана.



Заливают щели мостовой

По ремонту старого асфальто-бетона сделано 48,3<sup>0</sup>/<sub>0</sub>.

Укладка брусчатых мостовых ведется беспорядочным образом. Рассмотрим объекты работ один за другим: Манежная — начата на 3 дня позже срока окончания по плану: выполнено 88<sup>0</sup>/<sub>0</sub> (опоздание уже на 10 дней). Моисеевская площадь начата с опозданием на 13 дней. Дорогомиловская — сроки работ 26 июня — 1 июля (4 дня); работы начались с 20 июня и сделано лишь 62<sup>0</sup>/<sub>0</sub>. Б. Полянка закончена в 20 дней (вместо 5). Моховая: срок работ 5 дней; начато на 16 дней раньше — за 12 дней сделано 15<sup>0</sup>/<sub>0</sub>!

Очень плохо обстоит дело и со строительством новых булыжных мостовых.

### Общие итоги

На отдельных участках по инициативе рабочих проявляются ударные темпы. Превышение норм выработки доходит в отдельных случаях до 150—176<sup>0</sup>/<sub>0</sub> (бригады землекопов Коротченкова, Михалкина и Тимакова). К сожалению, Гордорстрой не учитывает и не использует этого под'ема.

Какова же роль общественности и в частности Автодора в борьбе за улучшение дорог в Москве?

Теперь, в момент наивысшего напряжения дорожно-мостового строительства, Мосавтодор должен был, казалось, сыграть решающую роль в контроле работ, указании недостатков, наконец, конкретной помощи.

К сожалению, Мосавтодор оказался в тылу борьбы за хорошие мостовые.

Поздно обвинять ушедших работников в том, что они не сколотили хорошего дорожного актива. Как в Мосавтодоре, так и в его районных отделениях обнаружилась явная недооценка вопросов дорожного строительства. Из всех райотделений Автодора только три имели до июля дорожные секции. Во всех остальных деятельность ограничивалась автообучением и другими задачами Автодора. О дорогах и мостовых забыли. Поэтому, например,

разрушенная мостовая перед под'ездом Фрунзенского райотделения (на площади Смоленского рынка) начата ремонтом только теперь, по указанию работников Райкомхоза, а не Автодора. Дорожные секции фактически существовали только на бумаге. Какой толк от того, что объявлено соревнование между Краснопресненским и Ленинградским отделениями Автодора на поддержание Ленинградского шоссе в порядке? Объявить мало, надо выполнять. Что толку от дорожной секции коллектива, не знающей, к какому району она принадлежит — к Ленинскому, Бауманскому или Дзержинскому (Москожпромсоюз)? Таково руководство Автодора коллективами.

Единственное улучшение появилось, наконец, 2 июля, через два месяца после начала работ.

### Мосавтодор созвал конференцию заводских коллективов, дорсекций и правлений отделений Автодора

Несмотря на малочисленность конференции, в результате жарких прений было вынесено постановление, дающее всем организациям Автодора точные указания о формах участия в дорожном строительстве Москвы.

Вот краткий конспект этого решения.

Вызвать к жизни и активной работе дорожные секции организаций Автодора. Организовать шефство коллективов над отдельными участками работ. Выделить на эти участки посты, связанные с московскими газетами. Провести субботники. Развернуть соцсоревнование между коллективами и укрепить соревнование и ударничество между строителями. Контролировать состояние мостовых и дорог и информировать немедленно райкомхозы о разрушениях. Организовать коллективы на новостройках и обязать их добиться быстрее строительства под'ездных путей к стройкам и т. д.

Мосавтодор должен немедленно возглавить движение и организовать действительное массовое участие автодоровцев в борьбе за превращение непроезжей Москвы в асфальтовую столицу Страны советов.

7 июля 1931 г.

Ю. Долматовский

## ПРОБЕГ СОВЕТСКИХ МОТОЦИКЛОВ В 1931 г.

**Ц**ЕНТРАЛЬНЫМ советом Автодора совместно с ленинградским заводом „Красный Октябрь“ (ВАО—Запчасть) и рядом других организаций с 25 июля по 20 августа проводится большой агитационно-испытательный пробег советских мотоциклов 1931 г.

Маршрут пробега начинается в Ленинграде, проходит через Новгород, В.-Волочек, Бежецк, Ярославль, Иваново-Вознесенск, Н.-Новгород Пензу, Сталинград на Харьков и далее через Воронеж, Ефремов и Тулу на Москву. Общее протяжение пробега — 4.017 км; из них шоссе занимает только 929 км (23,2<sup>0</sup>/<sub>0</sub>), остальное расстояние в 3.088 км (76,8<sup>0</sup>/<sub>0</sub>) — проходит по грунтовым и степным дорогам.

В пробеге примут участие 6—8 советских мотоциклов „Л-300“ производства завода „Красный Октябрь“ и мотоциклы „Харлей-Дэвидсон“ 350, 500, 750 и 1200 куб. см, идущие частично для сравнения с советскими машинами, частично для обслуживания пробега. Кроме этого в пробеге пойдут 2 легковых и 1 грузовой автомо-

били „Форд“ с технической комиссией, руководителями пробега, врачом и запасом горючего смазочного, запчастями и резиной. Всего в пробеге примут участие до 30 человек на 11 мотоциклах и 3 автомобилях.

В задачи пробега входит агитационно-массовая работа, связанная с популяризацией решений июньского пленума ЦК ВКП(б), мобилизацией масс на проведение уборочной кампании, реализацией займа „Третьего решающего года пятилетки“, проведением кампании по сбору средств на моторизацию погранвойск СССР и с популяризацией идей Автодора среди широких масс трудящихся.

В задачи пробега входит проверка конструктивных изменений, внесенных заводом в мотоциклы „Л-300“ на основе данных пробега 1930 г.

Автодоровские организации и широкая автодоровская общественность на местах должны обеспечить удачное проведение пробега путем широкого оповещения населения об его целях и задачах.

А. Козлов

# ПЕРВЫЙ ОБЛАСТНОЙ С'ЕЗД ЛЕНИНГРАДСКОГО АВТОДОРА

**Т**ОРЖЕСТВЕННЫМ парадом мотоциклов и автомашин встретили ленинградские автодорожники открытие первого областного с'езда Ленинградского отдела Автодора.

Четыре дня представители промышленных и сельских коллективов Автодора Ленинградской области, собравшиеся на первый областной с'езд, обсуждали дела Автодора, подвергая жесткой самокритике работу низовых ячеек, областного и центрального советов общества.

Ленинград — крупнейший промышленный центр, центр огромной области. Несмотря на это, автодорожская работа в Ленинградской области развернута далеко не так широко, как ее возможно развернуть. После проведенной (хотя впрочем неполной) перерегистрации в городе насчитывается 8 районных отделений, в области — 43 отделения, объединяющих всего до 200 коллективов и 29 тыс. членов.

Большая часть вины за слабую работу, особенно в деревне, падает на старое правление Ленинградского отдела Автодора.

Одной из главных работ нового правления была организация районных отделений в городе и области и организация громоздкого аппарата областного совета Автодора. В результате работы нового совета достигнут ряд успехов. При областном отделении Автодора организованы новые секции — секция юных друзей Автодора, охватившая уже до тысячи пионеров, военная, поставившая себе целью направить работу Автодора на службу обороне страны. Проведен учет автоимущества автодорожских коллективов. Выявлено, что коллективы Автодора обладают в городе и области 164 машинами. В Ленинграде строится мотоводная база, задачей которой является подготовка кадров водного мототранспорта, постройка мелкотоннажных катеров, глиссеров и аэросаней.

Ленинградский отдел Автодора принимал участие в ряде кампаний (день Красной армии, сбор средств на шестиколесный автомобиль для армии, подготовка тракторного парка к весеннему севу и т. д.) Автодор послал в деревню для практической работы по дорожному строительству 50 студентов ЛАДИ, отправил две агитбригады, 50 тыс. лозунгов и плакатов, выпустил специальную агитгазету.

В Ленинграде и области завербовано 3 300 заочников. Сетью кружков и курсов шоферов и трактористов охвачено 4 650 человек.

Но наряду с достижениями в работе облотдела Автодора имеется много пробелов. Автодор еще не стал подлинно массовой организацией, мобилизующей рабочую и колхозную общественность на разрешение очередных задач автодорожного строительства. Роль Автодора с улучшением работы автотранспорта и дорожного хозяйства очень недостаточна. Важнейшие вопросы автохозяйства — эксплуатация машин, ремонт, строительство гаражей, мостовых, дорог — еще не нашли практического отражения в работе Автодора.

Ударничество и соцсоревнование еще не стали основным методом работы каждого автодорож-

ца. Массовая работа коллективов, особенно в деревне, развернута слабо. Шефство городских коллективов над сельскими поставлено очень плохо.

Военная работа не стоит в центре внимания автодорожских масс.

С отчетом о работе ЦС Автодора на с'езде выступил ответственный секретарь ЦС тов. Фельдман. Тов. Фельдман подчеркнул, что основной линией Центрального совета Автодора является переход от голой агитации и узко-практической технической учебы к активному участию в хозяйственно-политических кампаниях, проводимых партией и советской властью. Главные задачи Автодора на данном этапе — решительный поворот лицом к деревне, усиление сельской работы, особенно в районах МТС, совхозах и колхозах, борьба за хорошую дорогу, превращение Автодора в важнейшее звено обороны страны и т. д.

С'езд отметил в резолюции большие достижения ЦС, а также указал на ряд имеющихся недочетов, в частности слабую работу в деревне, слабое вовлечение женщин, недостаточное развитие соцсоревнования и ударничества в работе общества и т. д.

В постановлении по отчетному докладу Ленинградского отдела Автодора с'езд главный упор сделал на превращение Автодора в боевую организацию пролетарско-колхозной общности, поставив задачей довести в 1931 г. число членов Автодора по области до 100 тысяч человек.

С'езд выдвинул проект постройки в Ленинграде автодрома всесоюзного значения. В этом Ленинграду должны прийти на помощь всесоюзные организации.

В постановлении по докладу Облдортранса с'езд констатирует, что пятилетка дорожного строительства выполнена в Ленинградской области всего на 30%. Транспортный баланс Ленинграда, составляющий 23,5 млн. тонн грузов, сведен с дефицитом в перевозочных средствах на 6 млн. тонн. Такое положение требует от Автодора более серьезного участия в проведении дорожной труд повинности, практическом строительстве дорог и планировании гужевого транспорта.

В ответ на вызов ЦС Автодора — дать 500 тыс. руб. на моторизацию частей погранохраны с'езд выдвинул встречный план сбора 750 тыс. рублей. В дни с'езда коллективы Автодора собрали больше 3 тыс. руб. кроме того Облсовет отпустил 1 000 руб. на моторизацию подшефной облотделу Автодора автошколы пограничников.

В заключение с'езд вызвал на соревнование по автодорожской работе московский и харьковский отделы Автодора.

С'езд особо отметил в резолюциях роль журнала „За Рулем“ в укреплении автодорожской работы и постановил содействовать организации постов „За Рулем“ на предприятиях автотракторостроения. Для большей связи с редакцией в состав нового областного совета Автодора введен ленинградский представитель редакции „За Рулем“ тов. Млодик.

# КРЕПИМ МОТОРИЗАЦИЮ ПОГРАНОХРАНЫ



На легкой речной зыби покачивались первые глissеры, передаваемые красным пограничникам

**ПРОШЕЛ** сравнительно короткий срок с того дня, как Центральный совет Автодора постановил создать фонд моторизации частей погранохраны СССР. 23 июня на Москвереке у пристани Парка культуры и отдыха уже покачивались на легкой речной зыби первые вещественные результаты этого постановления. В этот день автодоровская Москва передавала управлению погранохраны первые одиннадцать глissеров, созданных на средства автодоровских организаций и Союзкино.

Передаче глissеров предшествовал митинг.

— Чем больше и очевиднее наши хозяйственные и культурно-бытовые успехи, достигнутые на основе генеральной линии партии, тем сильнее и ожесточеннее растет ненависть к нам правящей во всем капиталистическом мире буржуазии. Пуск в этом году 518 новых фабрик и заводов и 1040 машинно-тракторных станций вызывают новую волну озлобления у наших врагов. Поэтому мы должны с каждым днем крепить оборону страны социалистического труда, помогать героической охране наших рубежей.

Такова была основная мысль всех выступлений на митинге.

Эта задача подчеркнута и в грамоте ЦС Автодора и Комитета по созданию фонда моторизации погранчастей СССР, оглашенной при открытии митинга тов. Фальдманом.

„Считая одной из важнейших задач советской общественности — поставить мотор на службу пограничным частям СССР, несущим ответственную и трудную работу по охране границ социалистического отечества трудящихся, — ЦС Автодора проводит широкую массовую кампанию по созданию специального фонда моторизации пограничной охраны СССР.

...Президиум Центрального совета Автодора и Комитет по созданию фонда моторизации погранчастей уверены, что эти глissеры явятся надежным средством отпора всем попыткам врагов СССР нарушить наш мирный труд и помешать выполнению великого плана социалистического строительства“, — заканчивает грамота.

Эта мысль определяла и выступления всех ораторов митинга.

К ней сводилось выступление представителя Фрунзенского райкома ВКП (б) тов. Соловьева, указавшего, что передача автодоровцами и рабочими судоверфи первых одиннадцати глissеров имеет большое значение как начало работы по мобилизации общественного внимания для усиления моторизации погранохраны.

От имени районной партийной организации тов. Соловьев обещает полное содействие предприятиям, строящим глissеры и укрепляющим нашу оборону.

Эту мысль, подчеркнул и рабочий Московской судовой верфи, строившей передаваемые глиссеры, тов. Бузунов, давший обещание от имени всего коллектива глиссеростроителей выполнить в срок все заказы на водяные скороходы и всемерно улучшать их качество.

В образной форме мысль эту выразил и директор Судовой верфи тов. Левин, указав, что выпуск первого десятка глиссеров — только начало предстоящей работы по массовому выпуску нового средства водомоторного транспорта. „Одиннадцать моторных жучков, которые мы сегодня выпускаем, будут больно кусать наших зарубежных врагов“.

Тов. Уткин (Союзкино) рассказал о значительной работе по помощи обороне страны, проделанной работниками советской кинематографии. Сейчас важнейшее место в этой работе у кинороботников займет глиссер.

Писатель Сергей Третьяков, недавно вернувшийся с Запада, подчеркнул, что мотор позволяет нам преобразовать все лицо нашей страны. „Прыжок из царства необходимости в царство свободы“ (Энгельс) в автодорожном секторе нашего хозяйства уже совершается на наших глазах с заменой розвальней, ручной гребли, лошади — аэросанями, глиссером, автомобилем“.

С тем большей ненавистью взирает на нас загнивающий капиталистический мир. Еще недавно высшей похвалой темпам был американский темп. Теперь высшей похвалой темпу является наш советский большевистский темп. И таким именно темпом должно быть двинуто общественное содействие моторизации нашей погранохраны.

Тов. Талалаев (главное управление погранохраны). Красные пограничники, одиннадцать лет стоящие на охране рубежей Советского Союза, дают всем наскокам врагов быстрый и решительный отпор. Сейчас, когда на помощь вооруженному классовым пролетарским сознанием пограничнику приходит передовая техника, страна может быть совершенно уверена, что пограничная охрана никому не позволит нарушить нашу социалистическую стройку.



Колонна глиссеров делает парадный рейс

Тов. Талалаев оглашает приказ по войскам погранохраны, в котором говорится: „Переданные глиссеры являются первым вкладом советской общественности в дело укрепления границ СССР, начатое Автодором. Переданные Автодором и Союзкино одиннадцать глиссеров зачислить в строй пограничных войск“.

Затем состоялась передача глиссеров и их парад.

## ПАМЯТИ ПОГИБШИХ КОМАНДИРОВ

12 июля при аварии самолета трагически погибли восемь командиров Красной армии и флота. Погибли зам. начальника штаба РККА В. К. Триандофилов, зам. начальника управления механизации и моторизации РККА К. Б. Калиновский, командир корабля С. Т. Рыбальчук, пом. нач. сектора управления штаба РККА Н. И. Аркадьев, летчики и авиационные техники В. С. Богданов, А. Н. Шендриков, С. Н. Половинкин и Н. Н. Белнов.

Красная армия потеряла восемь испытанных бойцов за дело рабочего класса.

Тяжелую потерю понесло в частности управление механизации и моторизации Красной армии со

смертью К. Б. Калиновского, много содействовавшего организации броневых механизированных и моторизированных частей РККА, за что борется и Автодор.

Вся автодорожная общественность с глубокой скорбью встретила известие о гибели боевых товарищей.

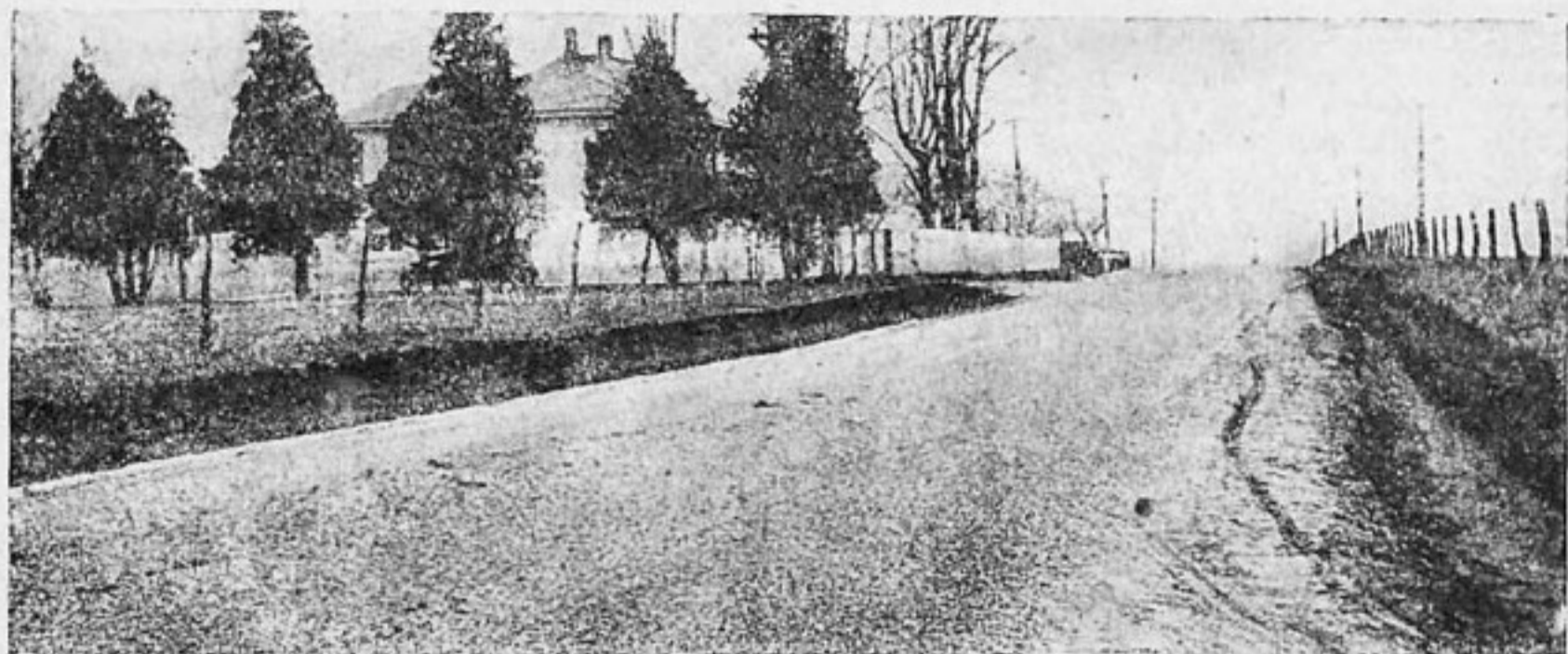
Сплочением своих рядов и усилением работы по укреплению Красной армии, помощью механизации и моторизации ее частей ответим на потерю, которую понесла наша Красная армия от пренебрежительной гибели ее передовых бойцов.

## ПОСТАНОВЛЕНИЕ ЦС АВТОДОРА

Президиум Центрального совета Автодора, составляющего боевой общественный резерв рабоче-крестьянской Красной армии, выражает доблестной Красной армии от имени миллионов членов общества глубокое соболезнование по поводу трагической гибели испытанных бойцов РККА тт. Триандофилова, Калиновского, Рыбальчука, Богданова, Шендрикова, Аркадьева, Белкова и Половинкина.

Центральный совет общества постановил: вместо венка на могилу безвременно погибших товарищей соорудить на средства общества и передать рабоче-крестьянской Красной армии две танкетки, присвоив им имена тт. Триандофилова и Калиновского, и шесть боевых шестиколесных автомашин, присвоив им имена остальных погибших товарищей.

# ИСПОЛЬЗОВАНИЕ МЕСТНЫХ МАТЕРИАЛОВ ДЛЯ УСТРОЙСТВА ДОРОГ



Гравийная дорога, построенная без применения катков. Уплотнение достигалось проездом при помощи стругов и утюгов с постепенным наращиванием коры из валов гравия, заготовленных по сторонам дороги.

**О**ДНИМ из основных условий дорожного дела является удачное использование и широкое применение местных материалов.

Использование местных рабочих рук, экономия в погрузочно-разгрузочных и транспортных расходах, успешное использование таких материалов, которые иначе не имели бы большого коммерческого значения, и, наконец, развитие местной промышленности, активно заинтересованной в постройке и содержании дорог, — доказательства ценности эксплуатации местных источников материалов.

На основании опыта, полученного за последние несколько лет, окончательно установлено, что при устройстве дороги почти любого типа всегда могут быть в некоторой степени использованы имеющиеся в данной местности материалы.

Почти все виды местных горных пород и многие отбросы промышленности различных видов могут быть использованы как при подготовке подстилающего грунта, так и в качестве материала для оснований, а многие из них — для устройства самой одежды. Хотя многие породы, как, например, слабые песчаники и известняки, не годятся для употребления в одежду (без особых мер), — они почти все с успехом могут быть использованы для устройства оснований.

В этой статье указываются некоторые случаи удачного использования местных материалов. Интересный пример обработки и использования местного оолитового известняка<sup>1</sup> при усовершенствовании магистральных дорог представляет собою работа, произведенная в одной из крупных областей Англии — Оксфордшайре — в последние годы.

<sup>1</sup> Оолитовый известняк, характерный своим строением, состоит из мелкокристаллических шариков, так наз. оолитовых зерен: при очень мелком зерне он называется икряным камнем, при крупном зерне величиной с горошину — гороховым камнем.

## ИСПОЛЬЗОВАНИЕ МЯГКИХ ООЛИТОВЫХ ИЗВЕСТНЯКОВ

В области (графстве) Оксфордшайр имеется большая сеть магистральных дорог, нуждающаяся для удовлетворения требованиям современного транспорта в устройстве как более прочных оснований, так и усовершенствованных дорожных одежд.

Разрешение этой задачи было осложнено тем, что эта область, одна из самых бедных в стране; вместе с тем она не обладает местными запасами твердого камня, годного для дорожного строительства. Дороговизна привозного твердого камня, вместе с недостаточным отпуском средств, заставила обратить внимание на материалы, обыкновенно неупотреблявшиеся ранее при постройке дорог.

В центральной и северной частях Оксфордшайра имеются большие отложения оолитовых известняков разной степени твердости; все они очень богаты известью и обыкновенно считались непригодными для устройства хорошей дорожной одежды.

Сначала были предприняты некоторые предварительные шаги для использования этого материала, и вскоре стало ясно, что единственным методом удешевления постройки местных дорог является использование этого материала, если оно вообще возможно. Дополнительным к этому мотивом было наличие в округе большого числа безработных, из которых многие могли быть успешно заняты для разработки местных карьеров.

Оолитовый известняк Оксфордшайра, употреблявшийся прежде для ремонта дорог в этой области, быстро превращался в зимнее время (в Англии оно сопровождается главным образом дождями) в желтую грязь, а летом давал столь же неприятную спящую пыль.

При поисках способов использования этих материалов исходили из следующего.

1) Каждая дорожная одежда представляет собой систему, состоящую из скелетного (минерального) материала и связующего вещества.



2) Прочность современной усовершенствованной дороги зависит не столько от употребляемого минерального материала, сколько от сцепляющей способности и сопротивляемости атмосферическим условиям тех связующих веществ, которые применяются для связи минеральных материалов.

3) Если бы этот известняк мог быть защищен от влаги, он оказался бы годным для современного транспорта, несмотря на то, что он является сравнительно мягким, ибо химический состав его не отличается от таких известняков, которые, будучи соответствующим образом предохранены природой от влаги, доказали свою способность выдерживать самый тяжелый проезд.

Это легко понять, принимая во внимание, что химический анализ оолитового известняка совершенно схож с анализом известняка, входящего в состав известняковых асфальтовых пород, распространенных в различных частях света; употребление природного асфальтового известняка<sup>1</sup> в виде порошка довольно распространено в Европе для устройства одежд из прессованного асфальта<sup>2</sup>.

Давно установлено, что этот последний материал годен для улиц с наиболее тяжелым проездом, хотя фактически он состоит из мягкого камня.

Для выяснения свойств оолитового известняка, обработанного битумом, были произведены различные испытания.

Первый опыт заключался в погружении образцов известняка в битум и в последующем испытании этих образцов под действием высоких и низких температур попеременно. Этот опыт был произведен в лаборатории, в которой камень, покрытый битумом, был последовательно заморожен и нагрет, а затем подвергнут вымачиванию в воде.

После опытов в структуре камня не оказалось никаких изменений; это дало надежду, что если камень будет соответствующим образом защищен битумом (который, повидимому, имеет сродство с известняком), он может оказаться годным для дорожной одежды.

На основании произведенных опытов были построены большие участки дорог этого типа. Метод работы заключался в следующем: добытый из карьера камень поступал в камнедробилки, а затем обрабатывался чистым битумом или особым битумным составом. Затем в горячем виде он укладывался на дорогу тем же способом, как укладывается тармакадам, и уплотнялся тяжелым катком. Значительное количество щебня было раздроблено под тяжестью катка, но образовавшаяся таким образом

<sup>1</sup> Природный асфальтовый известняк—известняк, пропитанный от природы битумом.

<sup>2</sup> Одежда из прессованного асфальта применяется за границей и является одним из старейших типов. У нас не получила распространения.



каменная мука втянула битум, и получилась очень плотная дорожная одежда.

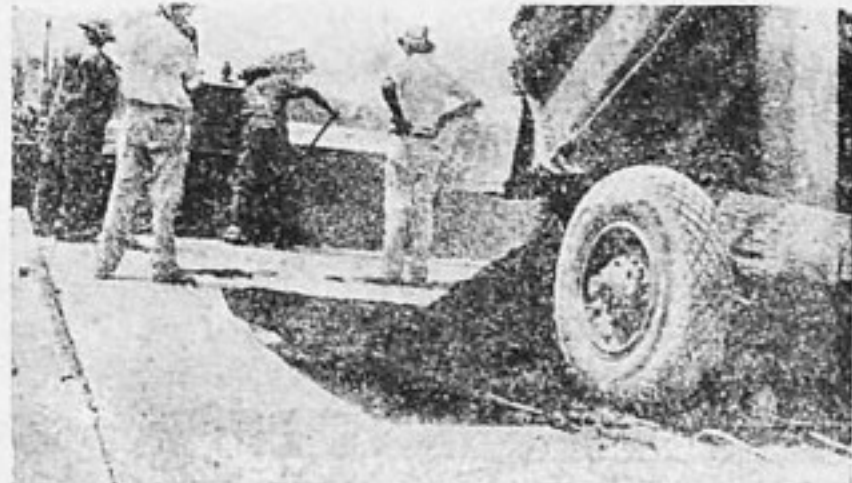
После укладки материал был обычным порядком подвергнут поверхностной обработке.

Результаты оказались очень удачными, и в следующие годы таким способом были построены дороги на значительном протяжении. Многие участки дорог с этой одеждой испытывали проезд в 30.000 т в неделю и после шести лет службы находились в прекрасном состоянии. Образцы, вынутые из дороги, прослужившей несколько лет, в разрезе очень плотны и минеральный материал, видимо, совершенно не поддавался действию атмосферных влияний.

Были также применены и другие способы использования этого материала, отличавшиеся друг от друга в деталях; и все полученные результаты были вполне удовлетворительны. Английские строители держатся того взгляда, что одежда, устроенная таким образом, в будущем явится лишь хорошим основанием, т.е. после того как этот обработанный битумом местный материал отслужит свой срок в качестве одежды, на него может быть положена более усовершенствованная одежда, а он будет превращен в основание.

Инженеры, изучавшие и применявшие этот метод, вовсе не утверждают, что построенные таким образом дороги лучше дорог из гранитного или какого-либо другого твердого материала, но этими работами вполне доказано на практике, что при старении дороги могут быть построены из сравнительно мягкого каменного материала. Нет никакого сомнения, что большая доля успеха в этом деле является следствием сродства известняка и битума и что употребление тяжелого катка для уплотнения имеет также большое значение, так как все возможное дробление камня происходит во время постройки, а не под действием проезда. Пыль, образующаяся от дробления во время укатки, действует как наполнитель для всего могущего оказаться в материале излишнего количества битума.

При использовании такого рода материалов от строителя требуется еще больше внимания, чем обыкновенно, но решение в каждом отдельном случае, конечно, должно зависеть от местных условий, и о правильности решения судят по результатам дела. В этом случае были получены удачные дороги при значительно



Усовершенствованная одежда из асфальтового раствора (без каменного материала) с применением местного песка. Слева—показан песчаный подстилающий грунт, справа—разгрузка асфальтовой смеси



уменьшенной стоимости и при употреблении сравнительно мягкого местного камня, притом такого, который при нормальных условиях был бы признан негодным для постройки дорожной одежды.

### ПРИМЕНЕНИЕ ОТБРОСОВ БУМАЖНОГО ПРОИЗВОДСТВА

Как известно, дерево в основе состоит из двух веществ: клетчатки или, как ее называют, целлюлозы и лигнина, представляющего собой некоторое клеевое (по научному—коллоидное) вещество.

Для производства бумаги идет только целлюлоза; для того чтобы извлечь ее из древесной массы, последнюю химически обрабатывают и в результате обработки лигнин попадает в жидкий раствор, называемый сульфит-целлюлозным щелоком; щелок этот идет в отброс и обыкновенно загрязняет реки и другие водоемы, куда он выпускается. Отделяющаяся при этом целлюлоза идет в дальнейшую обработку для получения из нее бумаги.

Сульфит-целлюлозный щелок стали применять в Швеции для дорог. Было установлено, что введенный в состав дорожной коры, путем поверхностной поливки, он увеличивает связанность коры, благодаря наличию в растворе связующего коллоида-лигнина, и кора после этой обработки становится способной удерживать в себе влагу в сухую и жаркую погоду (это так наз. гигроскопическая влага, т. е. притягиваемая из воздуха та же, как обыкновенная соль притягивает воду из воздуха, даже находясь в сухом, по видимому, месте). Этим предупреждается образование пыли на коре (объясняемое тем, что кора стала прочнее).

В Швеции была произведена соответствующая исследовательская работа для изучения нового связующего вещества, и в настоящее время г. Стокгольм

Гравийные одежды образуют хорошую дорогу, при небольших затратах на устройство. В районах, где имеется этот материал, ему принадлежит будущее

Доставка продуктов может быть достигнута посредством дешевых дорог из местных материалов. Совхозы и колхозы—отправные пункты, которые в первую очередь должны быть связаны с сетью всегда проезжих дорог с основными шоссевыми путями

употребляет много сотен тонн сульфитного щелока для обработки улиц и прилегающих дорог.

Специальные испытания на дорогах с большим проездом показали, что на этих дорогах была устранена пыль, при чем стоимость ремонтного содержания уменьшилась вдвое, хотя проезд, наоборот, увеличился в два раза.

Работа производится так: по щебеночному шоссе делают поливку сульфитным щелоком, разбавленным водой в пропорции 1:2 по объему (1 часть щелока и 2 части воды); поливка производится из обыкновенных цистерн, употребляемых для поливки водой городских улиц. После этой операции производится поливка дороги известковым молоком в пропорции: на 1 тонну воды 3—4 кг негашеной извести. Количество известкового молока должно равняться количеству раствора сульфитного щелока. Количество раствора сульфитного щелока, как и количество известкового молока, берется в размере 2 литров на 1 кв. метр.

Опыты с сульфитным щелоком ставятся и у нас, при чем среди различных случаев их применения было бы желательно испробовать этот материал для обеспыливания грунтовых дорог, а также пешеходных дорожек в общественных парках, где отдыхающие довольно сильно чувствуют на себе все недостатки пыльных дорог в сухое и жаркое время.

### ПРИМЕНЕНИЕ РАКУШКИ ДЛЯ ДОРОГ НИЗКОЙ СТОИМОСТИ

Как известно, дороги низкой стоимости, иначе грунтовые, занимают центральное место в дорожной проблеме Союза ССР и для этих дорог применение местных материалов особенно желательно.



Из числа этих материалов интересным является морская ракушка, образующая значительные карьерные залежи в некоторых местах берегов Черного, Азовского и других морей. Этот материал издавна применялся и применяется на многих железных дорогах юга в качестве балластного слоя.

Как лучше всего применить ракушку для наших безрельсовых путей? Надо помнить, что грунтовая смесь для образования устойчивой проезжей части должна представлять собой строительную - механическую систему, в которой обязательны скелетная, заполняющая и цементирующая части, подобранные в такой пропорции, чтобы смесь имела минимум пустот. При этом важно, чтобы скелетная часть состояла из частиц достаточной крупности, а именно от 2 до 25 мм.

Обычные песчано-пыле-глинистые смеси, хорошо составленные на основе этого принципа минимума пустот, так наз. „оптимальные“, но не имеющие в своем составе указанных крупных частиц (имея скелет крупностью лишь до 2 мм), все же недостаточно сильны для того, чтобы нести нагрузку от проезда, в особенности в сыром и холодном климате. В этом отношении морская ракушка, смешанная в надлежащей пропорции с песчаным материалом, образует смесь, в которой будет крупный скелет (крупная ракушка), заполняющий материал (мелкая ракушка и песок) и цементирующая связь в виде мелкой известковой пыли от раздробленной движением повозок ракушки. Это создаст более прочную кору, чем обыкновенная песчано-пыле-глинистая смесь, которая часто разочаровывает строителей из-за глубоких колеи, большой податливости, большого сопротивления движению

и связанной с этим необходимости частых утюжек и ухода<sup>1</sup>.

Следующим шагом к улучшению подобранной ракушечной смеси будет промасливание ее для сообщения ей большей связанности, большей водонепроницаемости и беспыльности; применение промасливания к неподобранным материалам, как к ракушечному, к песчаному или к суглинистому, нельзя рекомендовать.

Употребление морской ракушки поставлено на приморских дорогах Северо-Кавказского края, где производятся необходимые исследовательские работы.

В заключение необходимо указать на главные выводы из приведенных примеров:

1. Приступая к улучшению местных дорог, следует прежде всего выяснить местные ресурсы как природных, так и искусственных материалов, а также наличие и характер отбросов производства.

2) Основными этапами постепенного улучшения грунтовых дорог следует считать: механическую обработку полотна, образование устойчивой смеси из трех основных элементов: скелетного (достаточной крупности, напр., до 10 или даже до 25 мм), заполняющего и цементирующего и, наконец, промасливание подо-

бранной смеси или введение соответствующего искусственного связующего вещества местного происхождения взамен природных цементирующих веществ, как, напр., глины и пр.

3. При использовании новых материалов необходима основательная исследовательская работа.

Проф. К. Купреянов

<sup>1</sup> Отсюда нельзя выводить, что оптимальные песчано-пыле-глинистые смеси никуда не годятся. Такие смеси все же представляют шаг вперед.



Вид до устройства (верхний снимок) и вид после устройства (нижний снимок) дешевой дороги из местных материалов.



## АВТОДОРОВЕЦ! ТРУДЯЩИИСЯ!

**ПОМНИ, ЧТО ШИРОКОЕ ТРУДОВОЕ УЧАСТИЕ НАСЕЛЕНИЯ В ДОРОЖНЫХ РАБОТАХ — ОСНОВНОЙ ЗАЛОГ УСПЕШНОГО ВЫПОЛНЕНИЯ ПЛАНА ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА ЭТОГО ГОДА!**

# ВИНОВАТЫ ЛИ НЕФТЯНЫЕ АСФАЛЬТЫ В РАЗРУШЕНИИ МОСКОВСКИХ МОСТОВЫХ

**УСТАНОВЛЕНО** на практике, что из всех типов дорог наиболее соответствующими автомобильному движению являются асфальтовые.

СССР обладает богатейшими запасами нефти, из которых ряд нефтей дает вполне удовлетворительный битум, приближающийся по спецификациям к лучшим американским сортам.

Такое положение облегчало успешное развитие строительства дорог с применением битумов. К сожалению, практика строительства асфальтовых дорог в течение последних лет показала отрицательные результаты.

До 1929 г. асфальтовые дороги фактически не строились, если не считать нескольких опытных участков, где основное внимание было уделено дегтям и природным битумам. Этим была допущена крупная ошибка, так как и тех и других у нас недостаточное количество.

Большой масштаб асфальто-дорожные работы принимают в 1929 г., когда МКХ заключило договор с немецкой фирмой „Ленц“ на покрытие нескольких улиц асфальто-бетоном. Одновременно с МКХ дорожный отдел Моссовета (теперь Облдортранс) также развил строительство асфальто-бетонных шоссе. Облдортранс производил работы без иностранных специалистов; чистого нефтяного битума он не применял, пользуясь смесью нефтяного с естественным битумом, а в качестве заполнителя использовал так называемый асфальтовый порошок, представляющий природную смесь измельченного на заводах известняка с асфальтитом. МКХ производил работы главным образом на нефтяных битумах с минимальной добавкой естественных битуминозных материалов.

В 1930 г. МКХ пригласил для консультации американскую фирму „Сибрук“, при чем работы оно производило исключительно на нефтяных битумах, а Облдортранс, также пользовавшийся консультацией этой фирмы, продолжал работать с добавкой к нефтяным естественного битума.

Каковы же результаты истекших двух лет дорожного строительства?

Построенные МКХ с помощью фирмы „Ленц“ в 1929 г. мостовые за год эксплуатации, а в некоторых случаях и ранее, пришли частично в упадок. Построенные МОКХ с помощью фирмы „Сибрук“ в 1930 г. асфальтовые мостовые разрушились через 2—3 месяца после эксплуатации. Построенные же Облдортрансом в 1929 и 1930 гг. асфальтовые дороги в основном сохранились, и таких значительных разрушений, как в работах МОКХ, там не наблюдалось.

Этот факт дал основание фирмам „Ленц“ и „Сибрук“ и ряду дорожных работников высказать сомнение в пригодности советских битумов для постройки асфальтовых дорог.

Если бы нефтяные битумы действительно оказались непригодными, то необходимо было бы сделать соответствующие выводы: изменить методы производства их для улучшения качества и возможно даже пользоваться, главным образом, естественными битумами, мирясь с недостатком и дороговизной их (естественные битумы в 3—3½ раза дороже нефтяных).

Однако детальное ознакомление с результатами строительства асфальтовых дорог в Москве, Баку и Туапсе показывает, что это вовсе не так.

В каких условиях происходило строительство асфальтовых дорог в 1929 и 1930 гг. и в чем причины разрушения мостовых?

Начав строительство асфальтовых дорог, наши дорожные организации не имели опыта, у них не было ни одного работника, изучившего это дело за границей.

В обеих организациях (МОКХ и Облдортранс) не было химиков, знакомых с американскими методами исследования материалов и проектирования асфальто-бетонных смесей. Поэтому не могло быть и достаточно обоснованной критики работы иностранных специалистов. К тому же американцы (фирма „Сибрук“) очень мало пользовались лабораторными исследованиями и все изменения в рецептуре производили, основываясь на чисто субъективном восприятии (вид и консистенция асфальтовой массы и т. д.). Отсутствовал контроль за выполнением работ — не было подготовленных работников.

Самая обстановка и условия строительства МОКХ в 1930 г., сильно отличались от сезона 1929 г., во-первых, грандиозным масштабом работ (было построено около 280 тыс. кв. метров асфальто-бетона), во-вторых, менее тщательным исполнением работ.

При производстве асфальтовой



Удаляют плохой асфальт прошлогодней укладки

Фото С. Шингарева

смеси часто допускались небрежные ошибки в дозировке битума, песка и т. д.; температурный режим выполнялся плохо.

Укладка асфальта производилась часто на сыром основании и иногда даже под дождем.

Когда выяснились масштабы разрушений московских мостовых, построенных в 1929 и 1930 гг. немецкой и американской фирмами, ими была выставлена „теория“, что нефтяные битумы оказались недоброкачественными и они являются основным фактором, приведшим к разрушению мостовых.

Прежде всего нужно „раз'яснить“, что представляло собой строительство 1929 г.

Все асфальтовые мостовые, сооруженные фирмой „Ленц“, были выстроены с добавлением к нефтяному битуму шугуровского, т. е. естественного битума, при чем, по нашему мнению, в этом отчасти заключается причина разрушения мостовых.

Желая как бы улучшить, „сдобрить“ нефтяной битум, немцы прибавляли к нему шугуровский битум и в итоге получился очень мягкий битум, который, будучи дан в излишке, и образовал на 1-й Гражданской улице „пльвуны“.

Таким образом качества нефтяного битума здесь непричем. Американцы в защиту своей „теории“ о непригодности наших битумов приводили тот факт, что битум эмульсирует с водой — он водопроницаем, и таким образом асфальтовое покрытие разрушается, вымываясь дождем.

Когда выяснились результаты асфальто-дорожного строительства и жалобы американцев на качество битумов, правление Союзнефти поручило Московскому исследовательскому нефтяному институту (ГИНИ) всесторонне изучить этот вопрос. ГИНИ, ознакомившись с условиями работы, рецептурой и организацией работ, констатировал следующие причины разрушений мостовых:

1) недостаточный процент битума в асфальте, вследствие чего он являлся водопроницаемым, а минеральная часть, не будучи в достаточной мере цементирована из-за недостатка битума, легко вымывалась водой;

2) неправильную проектировку рецептуры, т. е. неправильное соотношение крупного и мелкого каменного материала (щебня и песка);

3) скверное и небрежное качество работ (дозировка - выполнение рецептуры, перегрев битума, укладка и укатка под дождем, ночью).

Не довольствуясь этим, ГИНИ отобрал и послал для исследования в САСШ в крупнейшую асфальтовую лабораторию образцы советских нефтяных битумов, а также вырубил и послал образцы асфальтов, уложенных на московских мостовых. Одновременно ГИНИ поставил у себя работы по исследованию наших нефтяных битумов и их недостатков. Сейчас уже поступили материалы исследования посланных асфальтов и нефтяных битумов, произведенного в САСШ крупнейшей асфальтовой лабораторией Дау и Смит. Теперь исследование битумов закончено и в ближайшем времени все материалы полностью будут опубликованы.

Результаты исследования асфальтов, произведенного в САСШ, показали в исследованных покрытиях: 1) недостаточный процент битума;

2) неправильную проектировку смеси, 3) плохое качество щебня.

Таким образом заключение Дау и Смит в основном совпадает с нашим, и причину разрушений асфальтовых мостовых надо искать не в плохом качестве битума, а в перечисленных выше причинах.

Этот вывод является также ответом на то, почему построенные Облдортрансом асфальтобетонные шоссе оказались лучшими, чем асфальтовые мостовые, построенные МОКХ.

1. Потому, что рецептура, спроектированная лабораторией Облдортранса, оказалась в основном правильной, и несмотря на давления американских консультантов, существенно не изменялась в продолжение строительства.

2. Битум имелся в достаточном количестве.

3. Выполнение работ вообще и дозировка, укатка и укладка в частности производились тщательнее, чем это было на работах МОКХ.

Что это именно так — показывает пример Баку, где была подобрана правильная рецептура и дано достаточно битума. Качество работ было в основном нормальное и поэтому результаты получились удовлетворительные — некоторые мостовые и шоссе, покрытые асфальтобетоном, находятся в хорошем состоянии после усиленной эксплуатации (грузового движения при жарком климате) в течение 2—3 лет.

Особенно же разителен пример самой Москвы. В 1930 г. американцы на ряду с крупным асфальто-бетоном, рецептура которого была неправильно составлена, построили так называемый „песчаный асфальт“, который находится в блестящем состоянии (Ленинградское шоссе от Александровского вокзала до бегов, Малая Дмитровка и т. д.).

Общий вывод: нет никаких признаков, указывающих на непригодность нефтяных битумов в дорожном строительстве.

Предполагать, что нефтяные битумы являются причиной плохого качества мостовых, нет никаких оснований, так как имеется целый ряд мостовых и шоссе, построенных с применением только нефтяных битумов и находящихся после усиленной эксплуатации в хорошем состоянии (Баку и Москва).

Опыт Сев. Америки убеждает нас в том, что строить дороги на чистых (без примеси естественных) нефтяных битумах безусловно возможно.

Нефтяные битумы не виновны в массовых разрушениях мостовых. Виновата тут наша косность, отсталость, а также неудачная консультация иностранных фирм.

Допущенные ошибки надо изучить, чтобы их не повторять. Строить асфальтовые мостовые и дороги на нефтяном битуме мы должны и будем — чем дальше, тем лучше.

Рабочая общественность должна напрячь энергию, чтобы технику по постройке асфальтовых дорог, создавшуюся в Америке почти за 30 лет, освоить и превзойти в 2—3 года.

СССР должен и будет иметь прекрасные асфальтовые мостовые и дороги, выстроенные на дешевых нефтяных битумах.

М. Файнгар  
ОТ РЕДАКЦИИ. Мы приглашаем специалистов - дорожников, инженеров, техников и рабочих - практиков высказаться на страницах журнала по затронутому вопросу.

# ВСЕСОЮЗНЫЙ ДОРОЖНЫЙ КОНКУРС

Не допустить срыва дорожных работ

**ПО ПЛАНУ** Марийского областного дорожного отдела в декаду дороги должно быть построено 323 пог. м деревянных мостов, отремонтировано свыше 600 пог. м мостов, проложено 95 км дорог машинным способом, улучшено 325 км.

Для осуществления этого плана доротдел направил на места 36 уполномоченных. Основной задачей уполномоченных было довести планы до каждого села, до каждого колхоза. Но они с этой работой не справились.

Плохо работают и кантонные штабы. Несмотря на то, что декада началась, ни в одном из кантонов, за исключением Оршанского, к работе не приступлено.

Безобразно отстают Звениговский, Сернурский и Моркинский кантоны, которые даже не ведут подготовки к декаде.

Скверно и с обеспечением дорожных работ необходимым инвентарем. Вместо 40 грейдеров имеется только 4. Из 130 утюгов работают 7. Катков и канавокопателей нет совершенно.

Не вполне скомплектован и технический персонал. Для руководства работами требуется 8 инженеров, 40 техников, 123 десятника, а работают считанные единицы.

С таким недопустимым отношением к дорожному строительству в области, терпящей немалые убытки от бездорожья, надо немедленно покончить! На помощь дорожным органам должны прийти партийные, профессиональные, комсомольские организации и общественность в лице Автодора.

## Подготовить дороги к уборочной — боевая задача МТС

Трактороцентр предложил всем машино-тракторным станциям принять активное участие в проведении месячника по дорожному строительству. Однако с мест поступают далеко не



Участникам пробегов часто приходится встречаться с такими «мостами». Северный пробег 1929 г.

Фото Ф. Борисова

утешительные сведения. Многие МТС недооценили значения дорожного строительства, не использовали свободное время для производства дорожных работ.

Так, например, известны случаи (Средняя Волга), когда МТС отказывались руководить дорожными работами, считая, что строить дороги — не их дело.

Рабочие комитеты должны проследить, как МТС участвуют в строительстве дорог и позаботиться о том, чтобы каждая машино-тракторная станция включилась в проведение ударных месячников дорожного строительства.

## Череповецкий район штурмует бездорожье

За 20 дней штурма бездорожья в Череповецком районе отремонтировано 42 км дорог, заготовлено 22 000 кубометров песка, прокопано 76 257 пог. м канав, построено 49 мостов и т. д. Всего выполнено работ на 70 000 руб.

Череповецкий район по выполнению плана идет впереди вызванных им на соревнование Пришекснинского и Петриневского районов.

Дорожные десятники и уполномоченные объявляют себя ударниками и заключают договоры на социалистическое соревнование с отдельными сельскими советами.

В школах организовано 18 уголков дорожника. Районным отделом народного образования дана директива школам организованно выйти на ремонт дорог, привлекая к нему родителей.

Для поощрения лучших сельсоветов дорожных уполномоченных выделен премиальный фонд.

## Нет стройматериалов, нет рабсилы

В Орловском районе разворачивается строительство шоссе Орел—Болхов. Производится также капитальный текущий ремонт Подольско-Харьковского и Орловско-Витебского госшоссе и дорог областного, районного и сельского значения.

На 1 июня выявлен целый ряд крупнейших производственных недостатков. На шоссе Орел—Болхов заготовлено камня не более 56%, ле-



Из-за отсутствия мостов завязают в иле (дер. Марчи ЧАОСР)  
Фото красноармейца Н. К о с т и н а (Ленинград)

соматериалов — 53<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, цемента и песку — еще меньше. По Подольско-Харьковскому и Орловско-Витебскому шоссе потребность в камне обеспечена на 42<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, в лесоматериалах на 50<sup>0</sup>/<sub>0</sub>.

В худшем состоянии — строительство районных и сельских дорог. Большинство сельсоветов не приняло мер к привлечению трудового участия населения для дорожных работ. В результате, годовой план использования трудучастия осуществлен на 18<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, по областным дорогам — на 13<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, по районным и сельским дорогам — на 2<sup>0</sup>/<sub>0</sub>.

Сельсоветам и колхозам Орловского района и автодорожной общественности необходимо мобилизовать свое внимание на организацию и правильное использование трудового участия населения. План трудучастия должен быть выполнен полностью.

### Передовые и отстающие колхозы и сельсоветы

Целый ряд колхозов и сельсоветов организовано участвует в дорожном строительстве, активно включаются в месячники и декады борьбы с бездорожьем.

Вот примеры. Колхоз „Бедняк“ (Подольского сельсовета) превысил план трудучастия населения. Он исправил свою дорогу, прочистил 160 м канав и вместо 90 кубометров песка вывез 105.

Колхозники и единоличники Пустошинского сельсовета (Вятского района) горячо откликнулись на проведение месячника. 12 июня с лопатами, топорами и пилами они вышли на топкие болотистые места и проложили здесь дорогу. Члены колхоза „Искра“ (этого же сельсовета) за два дня построили мост. Энтузиасты Пустошинского сельсовета вызывают последовать их примеру всех колхозников и единоличников Окуловского сельсовета.

Алферьевский сельсовет (Пензенского района) приступил к постройке новых мостов. Один мост уже готов, другой будет закончен на днях. Сельсовет предполагает исправить также и все деревенские улицы.

Население Беляевского сельсовета на участке села Вожгал работало 8 дней вместо полагающихся 5. Члены сельсовета и дорожные старосты добились этого умелой раз'яснительной работой.

Серегинский колхоз, взявший на себя обязательство прокопать канавы и произвести планировку полотна на протяжении 100 пог. м досрочно выполнил свое обязательство.

Все указанные примеры свидетельствуют об активной работе части колхозов и сельсоветов. Как же ведут себя отстающие советы?

Колесовский сельсовет (Башмаковского района) выполнил план дорожного строительства только на 10<sup>0</sup>/<sub>0</sub>. В Ширяевском сельсовете председатель заявил, „что никаких мостов и дорог они чинить и строить не будут“. Шереметьевский сельсовет до сих пор не выделил дорожного уполномоченного, несмотря на категорическое предложение рика.

Вот пример головопятия со стороны Кишкинского сельсовета Московской области. Этот сельсовет считает для себя необязательным

постановление Мособлисполкома о трудучастии населения в дорожных работах. На общем собрании он принимает резолюцию: „В трудгужповинности отказать“.

### Как участвует комсомол в дорожном конкурсе

Очень активно участвует в конкурсе комсомол Ленинградской области. Секретариат Ленинградского обкома ВЛКСМ в резолюции специально отметил, что комсомольские организации ответственны за состояние дорог и дорожного строительства. И отдельные комсомольские организации по-боевому выполняют решение своего областного комитета.

Череповецкий комсомол организовал в помощь дорожному строительству 10 бригад и направил в сельсоветы 56 комсомольцев-инструкторов.

Ячейка колхоза „Иску“ (Красногвардейского района), включившись во всесоюзный конкурс, приняла шефство над участком дороги, проходящим по полям колхоза. Комсомольцы-колхозники взяли на себя наблюдение за сохранностью мостов и канав и своевременную очистку дорог от грязи. Ячейка решила добиться досрочного выполнения дорожного шестидневника и принять активное участие в работе дорожной секции, организуемой при сельсовете. Комсомольцы и колхозники взяли на себя культурное обслуживание рабочих-строителей. По специальному договору, заключенному с Красногвардейским дорожным участком, последний берет на себя также некоторые обязательства: инструктировать комсомольцев, снабжать их необходимой литературой, направить двух членов ячейки на курсы дорожников и трактористов.

Бюро Богородского райкома ВЛКСМ (Нижегородского края), учитывая необходимость непосредственного участия комсомольских ячеек в борьбе за хорошую дорогу, постановило: на каждого комсомольца в среднем должно пасть не меньше 10 м строительства дороги.

### Красные автодорожные обозы для доставки материалов

Автодорожные организации Тверского района наметили план своего участия в месячнике дороги. Крупные городские коллективы Авто-



Строят тракт Канаш-Чебоксары (Чувашская республика)

Фото Н. Костина

дора сделают несколько агитационных выездов на автомобилях в колхозы. При райотделении организуется дорожная выставка, создаются бригады помощи дорожным работам. Намечен созыв специального широкого совещания.

Тверской Автодор организует красные автодорожные обозы для доставки материалов (камня, гравия и песку) к месту дорожных работ.

### Показательное Острогжское строительство

В настоящее время на территории 9 районов быв. Острогжского округа (ЦЧО) на основе массового трудового участия населения развертывается большое строительство улучшенных грунтовых дорог.

Острогжский дорожный участок провел ряд мероприятий, которые дают ему право включиться во всесоюзный конкурс.

Зимой 1930 г. он своими силами, не имея механика и оборудованной мастерской, капитально отремонтировал весь машино-дорожный и тракторный парк (5 гусеничных „Коммунаров“, 3 „Фордзона“, 20 легких грейдеров и 10 средних, катки, утюги, канавокопатели и пр.

По инициативе участка в Острогжске были организованы месячные курсы уполномоченных по трудучастию населения. Были организованы и курсы для подготовки младшего техперсонала (мастеров, десятников). Лучшие из окончивших уже работают на показательном строительстве.

Планы работ были согласованы и обсуждены с риками, МТС, совхозами и доведены до всех сельских советов.

Дорожный участок сумел получить от МТС и совхоза на весь строительный сезон 15 трак-

торов, 30 человек обслуживающего персонала и необходимое количество горючего.

Массово-разъяснительной работой дорожному участку удалось добиться того, что все шесть машино-дорожных отрядов объявили себя ударными и заключили между собой договоры. Проверка выполнения договоров проводится ежемесячно.

При дорожном участке создан межрайонный штаб по соцсоревнованию. Такие же штабы организуются в районах. Дорожным участком объявлен конкурс на лучших прорабов, мастеров, трактористов, грейдеристов, доруполномоченных и др. Выделен премиальный фонд.

Дорожный участок выдвинул встречный план — 452 км вместо утвержденных Облдортрансом 380 км грунтовых дорог.

Штаб по соревнованию будет выпускать межрайонную дорожную газету „Ударник-дорожник“. Газета будет еженедельной.

Острогжск

Хорошанский

### Чувашская АССР не снижает ударных темпов

Коллектив рабочих и сотрудников Чувашдортранса, принимая вызов Бурято-Монгольского дорожного отдела, включился во всесоюзный дорожный конкурс и вызвал на соревнование Татдортранс.

Контрольная цифра по трудучастию населения в 1 млн. руб., данная Главдортрансом РСФСР на 1931 год, выполнена на 82<sup>0</sup>/<sub>100</sub>. На 20 июня проведено работ на сумму 817 000 руб. Чувашия с еще большей энергией продолжает борьбу с бездорожьем, с каждым днем улучшая новые десятки километров непроезжих дорог.

## ЗА ЧТО ПРЕМИРУЮТ УЧАСТНИКОВ ВСЕСОЮЗНОГО ДОРОЖНОГО КОНКУРСА

### Показатели работы с оценкой в баллах, установленные штабом конкурса

*Центральный совет Автодора, Цудортранс и редакция „За Рулем“, объявив конкурс на лучшее проведение дорожного строительства в третьем решающем году пятилетки, призвали к активному участию в конкурсе не только непосредственно дорожные органы, начиная с областных дортрансов и кончая дорожными участками и околотками, но и местные органы власти (исполкомы, сельсоветы), колхозы, комсомольские организации, автодороговскую общественность и все трудящееся население страны.*

*Показатели составлены для каждого учреждения и организации, участвующей в конкурсе, по наиболее простой и удобной для учета балльной системе.*

*Печатаемые ниже показатели должны быть доведены до каждой организации и бригады, участвующей в дорожных работах текущего строительного сезона. Районные отделения и коллективы Автодора должны взять на себя стопроцентное выполнение этой задачи путем рассылки показателей на места — дорожные участки, сельсоветы, колхозы, избы-читальни путем созыва сельских и колхозных общих собраний с оглашением показателей и подробным разъяснением сущности каждого пункта.*

1. Для лучшего руководителя дорожного треста или управления и лучшего руководителя областного и краевого дортранса — 35 баллов. Из них:

1. Выполнение производственной программы на 100<sup>0</sup>/<sub>100</sub> (является обязательным условием для получения премии) — 10 баллов.

2. Полное выполнение плана трудовым участием населения в дорожных работах (в физическом объеме) — 5 баллов.

3. Наиболее рациональное и эффективное использование трудового участия населения в дорожных работах и лучшую подготовку населения — 3 балла.

4. Поднятие производительности труда не менее, чем на 30<sup>0</sup>/<sub>100</sub> при снижении себестоимости не менее, чем на 10<sup>0</sup>/<sub>100</sub> и улучшение качества работы — 3 балла.

5. Лучшее применение и большой охват бригад хозрасчетом — 3 балла.



6. Лучшее культурно-бытовое обслуживание рабочих — 3 балла.

7. Лучшая мобилизация рабочих для выполнения программы, лучшая работа производственных совещаний, проработка промфинплана среди рабочих и ИТР и организация встречных планов — 3 балла.

8. Лучшая организация помощи доручастков и контор в проведении трудучастия населения в дорожных работах — 5 баллов.

**II. Лучшая ударная бригада на строительстве и лучшие ударники — 20 баллов.**

1. 100% выполнения программы (обязательное условие) — 5 баллов.

2. Повышение производительности труда не ниже 30% при снижении себестоимости не ниже 12% — 4 балла.

3. Лучшее качество работы — 4 балла.

4. Активное участие в работе производственных совещаний, внесение предложений по рационализации и реконструкции — 3 балла.

5. Взятие на буксир отстающих — 2 балла.

6. Наиболее активное участие в общественной работе (профессиональной, кооперативной, партийной, комсомольской, в добровольных обществах и т. п.) — 2 балла.

**III. Лучший областной отдел, отделение и коллектив Автодора — 35 баллов.**

1. За наиболее широкую сеть коллективов Автодора при дорожно-строительных единицах и в деревне (при совхозах, колхозах, МТС и сельсоветах) и лучшее качество содержания их работы — 10 баллов.

2. За лучшую популяризацию плана дорожного строительства, активное участие в его составлении и доведение его до низов — 5 баллов.

3. За лучшую помощь дорожному строительству, инициативу в развертывании соцсоревнования и ударничества, организацию автодорожских бригад, постов и т. д. — 5 баллов.

4. За наибольшее перевыполнение плана по трудучастию и лучшее качество работ (100%-ное выполнение плана по трудучастию — обязательное условие) — 10 баллов.

5. За лучшую организацию помощи городскими отделениями и коллективами Автодора и проведении трудучастия (изготовление для подшефников простейших дорожных снарядов и инструментов, использование отпускников и т. д.) — 5 баллов.

6. За принятие реальных мер помощи в закреплении результатов строительства и в организации охраны дорог и дорожных сооружений — 5 баллов.

**IV. Рик или сельсовет — 40 баллов.**

1. Наибольшее перевыполнение плана строительства и лучшее качество работ (100%-ное выполнение — обязательное условие) — 10 баллов.

2. Лучшая подготовка трудучастия, лучший план по проведению трудучастия, лучшее его обсуждение низами, эффективность встречных планов — 5 баллов.

3. Правильная расстановка сил, лучшее техническое обслуживание, наиболее рациональное использование труда населения и полная мобилизация внутренних ресурсов — 5 баллов.

4. Лучшее развертывание соцсоревнования и ударничества — 5 баллов.

5. Лучшая работа дорожной секции при рике (сельсовете) и лучшая помощь в развертывании автодорожской работы — 5 баллов.

6. Лучшая организация работы по закреплению

результатов строительства и по охране дорог и дорожных сооружений — 10 баллов.

**V. Колхоз — за лучшую организацию колхозников на дорстроительстве — 35 баллов.**

1. Наибольшее перевыполнение плана участия колхоза в дорожных работах (сто процентное выполнение плана — обязательное условие) — 10 баллов.

2. Лучшая подготовка к строительству, своевременное включение плана участия в дорожных работах в производственный план колхоза — 5 баллов.

3. Лучшие результаты внутри колхозного строительства — 5 баллов.

4. Лучшая помощь окрестному населению в проведении дорстроительства с применением трудучастия — 5 баллов.

5. Лучшая организация ударничества и соцсоревнования на дорожных работах — 3 балла.

6. Принятие мер к обеспечению постоянного наблюдения за сохранностью дорог и дорожных сооружений, организация дорожных дружин и т. д. — 7 баллов.

**VI. Ударники-колхозники на дорожном строительстве — 20 баллов.**

1. Лучшее качество и быстрое выполнение заданий по программе дорстроительства — 10 баллов.

2. Активное участие в проработке плана строительства, внесение рационализаторских предложений и инициативы в развертывании соцсоревнования и ударничества на дорработах — 5 баллов.

3. Активная работа по разъяснению закона трудучастия среди единоличников и конкретная помощь в его проведении — 5 баллов.

4. Активная работа по организации коллективов Автодора, дорожных дружин, кружков, участие в организации дорожной секции при сельсовете (рике) и работа в ней — 5 баллов.

**VII. За лучшее участие ячейки комсомола в дорстроительстве — 40 баллов.**

1. Активное участие в проработке плана дорстроительства с трудучастием населения и выдвижение встречного плана — 5 баллов.

2. Своевременная и широко проведенная разъяснительно-организационная и подготовительная работа по трудучастию — 5 баллов.

3. Активное участие в изготовлении простейших снарядов и инструментов, мобилизация внутренних ресурсов — 5 баллов.

4. Активное участие ячейки в самом строительстве, развертывание соцсоревнования и ударничества, привлечение к работам культурных сил села, пионеротряда и школьников и способствование правильной расстановке этих сил и рациональному использованию труда — 10 баллов.

5. Активное участие в мероприятиях по закреплению результатов строительства, осуществление шефства ячейки, пионеротряда школы над отдельными участками дорог и мостов, организация дорожных дружин и т. д. — 5 баллов.

6. Содействие организации коллективов Автодора и дорожных секций при сельсовете, улучшение содержания их работы — 5 баллов.

7. Мероприятия по организации дорожных кружков, включение преподавания дорожного дела в программы школ, организация постоянной работы вокруг дорожных вопросов в избирательные — 5 баллов.

# С Т О Ч К И   З Р Е Н И Я   М А Ш И Н Ы

Автопробег Москва — Харьков — Воронеж — Москва

**С**ТАРТ был дан в Котлах. Вице-командор поднял и опустил красный флажок. Девять машин и два мотоцикла вступили в пробег — восемь легковых фордов, один грузовик-полторатонка и два мотоцикла „БСА“.

10 июня, 9 часов утра. Машины летят по гладкому, вытянутому, как указательный палец, шоссе. Сзади машины командора едут два мотоциклиста. На спинах у них пришиты красные коленкоровые круги с надписью: „Все трудящиеся, в Автодор!“ Мотоциклисты сзади похожи на грибы-мухоморы.

Дорога хороша, машины идут отличным ровным ходом, легко пролетая спуски и беря пологие подьемы.

Идем километров на шестьдесят. Наш пробег не скоростной и не испытательный. Скорость для нас только средство, а не цель. Цель пробега — агитация за создание „фонда моторизации“ для пограничных частей, агитация за активную борьбу с бездорожьем. Поэтому наш путь до Харькова уложен в деловые пять дней, с большой остановкой в сельскохозяйственной коммуне, с митингами в городах, с слетучками на стоянках.

На площади в Серпухове, где нас должен был встречать местный Автодор, категорически пусто. Несколько унылых лошадей мы об'ез-

жаем осторожно, как ухабы. У Автодора сегодня выходной день.

Наклейкой на дверях, извещающей об этом, он заменил речи и приветствия.

За Серпуховом на шоссе все учащаются горки щебня, приготовленные для починки. Дорогу штопают и латают, как простыню. Это радует сердце автодоровцев.

Но не нужно обольщаться: какая ничтожная часть наших дорог находится под присмотром! Наш путь должен пойти и по беспризорным проселкам. Встретимся с ними, что называется, вплотную — колесом к ухабу.

Прозрачный коридор Окского моста встречает колонну решетками теней, на которые жадно набрасываются все фотографы, участвующие в пробеге.

К Туле мы подходим без опозданий, в 5 часов. Колонна движется ровно, никто не оттянулся. Но туляки со встречей малость опоздали. Первые мотоциклисты — автодоровские братья — машут нам руками: „Подождите, мы вас там хотели встречать!“

В Туле работает большая автодоровская организация, с автокурсами, с разветвлениями по району. Большинство автодоровских братьев — мотоциклисты. Машина же, которая нас встречала, — типа совершенно неопределенного, собранная по частям, с жутко „гоночным“ кузовом.

О своем прибытии мы всюду предупреждаем соответствующими „молниями“, и поэтому в Туле нас ожидали кров, еда и, главное, бензин. Утром, заправив машины, выходим на Орел. Машины в полном порядке. Кроме неизбежных проколов, пока никаких повреждений в пути не было.

Проколы неизбежны и раздражают. Упругая, сильная покрышка вдруг слабеет, вся обмякает, униженно хлюпает, обвисая на колесе, — становится похожей на галошу. Колесо спешно снимают, накачивают пухлый красный бублик новой камеры. Задние машины ехидно обгоняют. Вот уже проскочила и фыркающая полторатонка. Подлый враг — гвоздь с подковы — конечно, это он навредил. Наконец, уже вынут костыль домкрата, машина ступила на свои, на четыре. Первая, вторая, третья скорость, — а ну, пошли вдогонку!

В городе Мценске автодоровцы встречали нас пешком. Они вышли встречать гостей за четыре километра, дружно шагая по пыльной дороге. Они салютовали флажками — представители пешей автодоровской организации. Мы приняли их на наши машины и в'ехали в Мценск.

В Мценске есть три мотоцикла, принадлежащие частным лицам. Автодор же нищ и гол.

Из Мценска пошли на Орел без остановок. Шоссе попрежнему вполне удовлетворительно. Но, как правило, по мере приближения к любому городу дорога начинает резко портиться. Вместе с встречающими город высылает нам ямы, бугры, камни, ухабы всяких калибров и фасонов. При всем умении водителя машины № 2 мы прыгаем на подушках, как мячики.

От Орла, в сущности, начинается наша первая встреча с бездорожьем. На утро, переночевав



Окский мост встречает колонну решетками теней. Фото спецкорреспондента Н. Коноплева

и подкрепившись, мы двинулись в сторону от основного маршрута, в коммуну „Красная звезда“, с тем, чтобы пробыв там сутки, снова вернуться в Орел и итти дальше на Харьков.

Так называемое шоссе похоже на город после отступления оккупационных войск, растерзанное вконец, оно покрыто чудовищными воронками. Трудно представить, что это адское сооружение задумано, как некое подспорье для транспорта. Командор, стоя, следит с первой машины за движением колонны, Это страшное зрелище. Машины ныряют, вкатываются в рессоры, перекашиваются, стонут. При приближении к мосту дорога становится совершенно чудовищной. Крестьяне, сидя на завалинках, добродушно и невозмутимо наблюдают борьбу машины с дорогой. Сколько лошадей, интересно знать, поломало здесь себе ноги? Во сколько раз эта дорога удорожает транспорт? А ведь немного инициативы плюс ликвидация косности и лени, плюс несколько рабочих дней— превратили бы это адское сооружение в вполне приличный дорожный участок.

Представитель Орловского автодора, сидящий в нашей машине, конфузится. Наконец, осторожно шевеля губами, чтобы на каком-либо ухабе не отхватить самому себе язык, он говорит, что сейчас „шоссе“ кончится и на проселках будет куда лучше. Мы мрачно молчим.

На проселках действительно лучше. Они мягки и спокойны. Трава крутится на них зелеными язычками. Но вот уже коммунары встречают нас у поворота, и красные знамена скрипят на ветру.

В коммуне мы пробыли сутки. Мы провели здесь большой митинг и беседы с крестьянами, показали фильму из жизни пограничников, выпустили первый номер газеты пробега. На митинге снова и снова подымался вопрос о ликвидации бездорожья, о трудучасти населения в дорожных работах, о борьбе с варварским, косным отношением к дороге.

В коммуне 300 коммунаров. Коммуна организована уже давно, вокруг нее создаются и группируются колхозы. С механизацией слабо: трактор один и тот не мог принимать участие в смычке по случаю полного ремонта. Существует ячейка Автодора, в которую за один день нашего посещения вступило сразу шестнадцать новых членов. Машины, конечно, нет, но есть мотор, овладеть которым учатся автодоровцы.

Чистая зелень, фруктовые деревья, расставленные, как шахматы, глубокий чудесный воздух. Все это очень хорошо. Но начинает итти дождь. Он идет весь день, с небольшими перерывами, словно всхлипывая. Он дует во все небо, настойчиво и нудно.

Что касается дороги, то наутро ее уже нет. Мягкий проселок превратился в черное резиновое месиво. Задние колеса заносит, машина



Мотоциклисты пробега сзади похожи на грибы-мухоморы

становится поперек дороги. Неистребимая грязь хватается за спицы.

В особенности туго приходится мотоциклистам. Между щитком и крышкой грязь набивается так плотно, что колеса запираются, как на замок. Грязные и злые, как черти, мотоциклисты, перебирая по земле ногами, подталкивают машины. Мотор хлопает, стреляет, горячится. Машины в бензиновом поту, они выбиваются из сил.

Движемся катастрофически медленно. Становится ясным, что сегодня мы впервые опоздаем, сорвем встречу, митинга. Наконец, мотоциклисты выбирают на травку и неожиданно дают хорошую скорость, оглашая воздух победными криками. Теперь в худшем положении оказываются машины. Дорога чудовищная и в сухую погоду, после дождя превратилась в подобие кладбища для самоубийц. Грязные, утомленные, но без повреждений, мы, наконец, возвращаемся в Орел. Ни в какой мере нельзя сказать, чтобы орловцы были ударниками по борьбе с бездорожьем. Этот участок дороги в постыдном состоянии. А вместе с тем почти под каждой



Водители помогают справиться с испугавшейся автомобилей лошадей



Митинг участников пробега в коммуне „Красная звезда“

горой есть щебень, камни — полное наличие внутренних ресурсов.

Набирая скорость, идем на Белгород. Шоссе и здесь неважное, но во многих местах ремонтируется. В лихом городишке Обояни дорога снова требует от нас чудес эквилибристики. Грязно, по скатам машины идут набекрень, колонна сильно растянулась, полуторатонка отстала и переваливается, как утка. Мы опаздываем все больше и больше.

В Белгород мы входим поздно вечером, при свете фар. На площади нас все-таки ожидают. Переночевав и отдохнув, двигаем на Харьков. Дорога взята в основательный ремонт, солидные участки ремонтируются полностью.

И вот, наконец, 14 июня, в сопровождении колонны встречающих, по стройным улицам, полным новых зданий, расчерченным мощным рисунком строительства, — в боевом порядке мы вступаем в столицу Украины.

\* \* \*

Обратный наш путь лежал по проселкам. К проселкам готовились, как к бою. Машины чистили, осматривали, смазывали. Суровый опыт орловского проселка заставил поднять вопрос о мотоциклах. Выдержат ли они этот бой? Но мотоциклисты, залившись краской обиды, заявили, что они дотащат машины на спинах, но не уйдут из пробега!

Итак, 17 июня, в 8 часов утра обратный путь начался. Летом 1929 г. по этому же маршруту (с некоторыми изменениями) ездил в пробег тов. Осинский. Рада сказать, что трудности и аварии пробега, описанные им, мне описывать не доведется. Доски мостов, через которые мы переезжали, опускались и стучали под машинами, как клавиши, но все-таки мосты существовали, и нам нигде не приходилось, как тов. Осинскому и его спутникам, переезжать речки в брод. Воронежское шоссе в момент пробега тов. Осинского представляло собой площадку для цирковых трюков. Сейчас оно выутюжено, и машины на нем могут развивать приличную



Встреча на финише в Москве

скорость. В сухую погоду проселки и большак оказались сносными. Во всяком случае, за первый день обратного пути нам удалось сделать по таким дорогам около 300 километров. Трудности для водителей представляли глубокие колеи, вырезанные в дороге тележными колесами. Если попасть в них — машину рвет в бок, задние колеса заносит.

Тем не менее состояние дорог позволило нам избежать того вораха мелких аварий, которыми был усеян пробег тов. Осинского, и не так измотаться, как измотались наши многострадальные предшественники.

Поглядывая на карту, мы держали путь на Старый Оскол. Но подлая дорога имела привычку

где-нибудь в чистом поле лирически разбегаться на три ручейка. По карте выходило, что как будто правое разветвление нас вполне устраивает, но потом вдруг оно начинало круто забирать в совершенно противоположную сторону, и нам приходилось возвращаться назад. К довершению всего встреченный крестьянин вместо Старого Оскола указал нам путь на Новый. Отмахав два десятка километров, мы должны были вернуться обратно, разъяренно думая о том, что простые дорожные столбы с указанием направления, могли бы избавить от ошибок всех, едущих по этому пути.

До Воронежа из Оскола у нас были попутчики, и поэтому уже без всяких блужданий мы отмахали по большаку вторые три сотни километров.

В соревновании на хороший прием участников пробега, в которое, очевидно, включались все города нашего маршрута, — Воронеж, кажется, победил. Кроме всего прочего, нас даже провожали с музыкой. В шесть утра оркестр ехал впереди на грузовике и очень трогательно играл польку.

Так под польку мы и отбыли на шоссе. И вот, наконец, это шоссе скрещивается с тем, по которому мы ехали из Москвы. Мы приветствуем его, как земляка.

Снова ночевка в Туле, и 20 июня, без двух минут шесть, пройдя 1900 километров, колонна автопробега везжает на Красную площадь.

\* \* \*

Лишний раз можно сказать, что выбор „Форда“, как основной модели для нашего производства, — совершенно правилен. Это настоящая, дельная машина. „Форд“ не кипит, не ломает рессор. Он вынослив, удобен для управления и отлично

выдерживает единоборство с бездорожьем.

Наступит время, когда „форды“ десятками тысяч будут сходиться с наших конвейеров. И это время близко. С точки зрения машины будем требовать от дорог скорейшей подготовки к этому!

Татьяна Тэсс

# МАЛОЛИТРАЖНЫЙ АВТОМОБИЛЬ „НАТИ“

Научный автотракторный институт разработал новую улучшенную модель малолитражного автомобиля.

Однако постройка опытных моделей тормозится тем, что институту не предоставлена еще производственная база для выпуска первых „НАТИ“.

Большие экономические выгоды малолитражного автомобиля, о которых рассказывает один из конструкторов НАТИ К. Шарапов, требуют внимания соответствующих органов к выпуску советских малолитражек.

Мы требуем внимания к вопросу о производственной базе — опытном заводе для выпуска первых экземпляров малолитражного автомобиля.

**П**ЕРСПЕКТИВЫ развития автомобильного дела в такой огромной стране, как наш Союз, с бурно развивающимися формами народного хозяйства и слабой сетью железных дорог, грандиозны.

Из контрольных цифр планирующих органов видно, что уже в ближайшие годы число автомобилей в Союзе будет исчисляться сотнями тысяч, а во второй пятилетке — миллионами штук.

Из этого общего числа автомобилей почтенное место по своему удельному весу должен занимать так называемый малолитражный автомобиль; это объясняется его преимуществами перед нормальным автомобилем в отношении, главным образом, экономичности, малого собственного веса, проходимости и т. д.

Малолитражным автомобилем принято называть автомобиль от 450 до 800 кг. Обычная его нагрузка 2—4 человека.

По определению Цудортранса потребность в малолитражных машинах к концу пятилетки выражается в 200 тыс. машин. Можно полагать, что к концу второй пятилетки потребность эта, принимая во внимание возрастание населения, огромный рост промышленности, развитие городского и сельского строительства и хозяйства, повышение культурного и материального благосостояния населения, должна сильно возрасти.

Машина малого литража, как значительно более экономная в эксплуатации, чем хотя бы „Форд-А“ (примерно от 40% до 60%), явится серьезным шагом для экономии топливного фонда, облегчит и ускорит автомобилизацию страны.

Исходя из скромного расчета ежедневного пробега в среднем 50 км или примерно 20 тыс. км в год и расхода топлива для малолитражной машины 7 кг на 100 км пути (для „Форда“ 12 кг на 100 км), мы видим, что количество сэкономленного малолитражным автомобилем топлива против количества израсходованного „Фордом“ равно, примерно, тонне в год.

При выпуске во второй пятилетке сотен тысяч малолитражных машин это даст общую экономию топлива на десятки миллионов рублей.

Экономия на смазке, считая расход смазки в 10% от расхода горючего, выразится также в несколько миллионов рублей.

Экономия на резине, гараже и пр. также должна дать ощутительные цифры.

Область применения малолитражного автомобиля очень разносторонняя. Малолитражный автомобиль может и

должен применяться во всех случаях, где по характеру работы машины обычная нагрузка ее — 1, 2, редко 3 человека.

Конкретными областями применения этой машины, кроме индивидуального и коллективного пользования широкими массами населения, должны быть следующие:

1. По почтово-телеграфному ведомству — очистка почтовых ящиков, развозка почты и посылок в городах и главное в сельских местностях, курьерская и инспекторская служба на телефонных и телеграфных линиях и т. д.

2. В колхозах и совхозах — для связи внутренней и с центрами для агрономов, механиков и инспекторов машино-тракторных станций.

3. По Наркомздраву — для подачи скорой помощи, для раз'ездов районных и сельских врачей и ветеринаров.

4. По милиции — для об'ездов начальников районов и для связи.

5. Военвед — разведочная служба, связь, для командированных частей и пр.

6. В госучреждениях — для курьерской службы и служебных раз'ездов, когда редко требуется большая дорогая машина.

Кроме всего этого, маленький автомобиль может быть использован как такси, для доставки товаров на дом, для развозки газет и журналов, для сбора денежной выручки, для книгопередачек, поездок лекторов, пропагандистов и т. д.

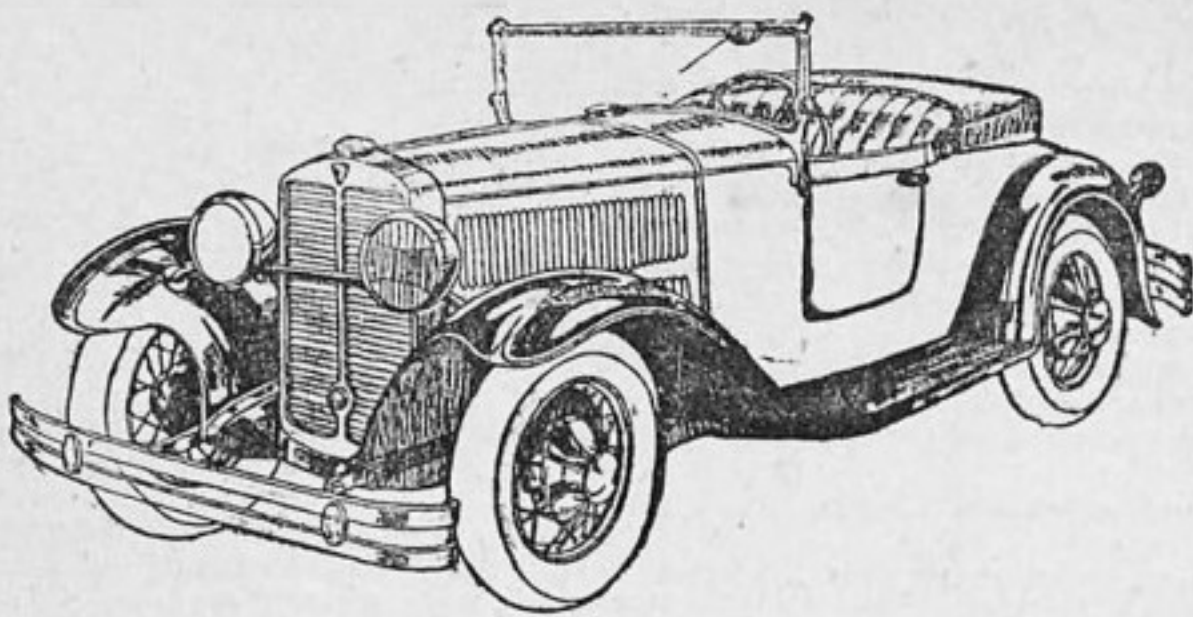
Применение дешевой машины понизит накладные расходы и снизит себестоимость эксплуатации.

Большие преимущества малолитражная машина имеет также в отношении хранения, что особенно облегчается при применении двигателя воздушного охлаждения. В этом случае для хранения машины не нужен оборудованный гараж, а достаточно небольшого сарая или просто упаковочного ящика.

Малый собственный вес машины и, следовательно, малое количество металла, при прочих равных условиях (постановка и масштаб производства), должны дать значительную экономию металла и более низкую себестоимость по сравнению с более тяжелой машиной.

Примеры европейской практики показывают чрезвычайное развитие производства и потребления малолитражных машин, достигающее в среднем 50% к общему числу автомобилей.

Лишь в Америке до последнего времени малолитражная машина совершенно не производилась и распространения не имела. Это объясняется в общем высоким уровнем национального дохода, позволяющим пользоваться более дорогой машиной; системой кредита и возможностью покупать дешево подержанную машину для менее обеспеченных слоев населения; низкой стоимостью и обильным количеством собственного горючего и большой плотностью



Внешний вид малолитражного автомобиля „НАТИ“

автомобильного движения, при котором для быстрых ускорений необходима сильная машина. Тем не менее в настоящее время и в Америке началось производство маленького автомобиля по типу английского „Остин“.

На ряду с производством малолитражных легковых автомобилей, в Западной Европе производятся также малолитражные грузовые автомобили грузоподъемностью  $\frac{1}{4}$ ,  $\frac{1}{2}$ ,  $\frac{3}{4}$  тонны.

Статистические и литературные данные показывают неуклонный рост из года в год процента продукции малолитражного автомобиля.

Проектирование завода малолитражных машин в СССР должно начаться в 1932 г., а постройка его в 1933 г. К этому времени должен быть выбран тип машины, который будет строиться на этом заводе.

Для подготовки к выбору этого объекта времени остается очень немного. Как известно, Форд начал подготовку своей модели в 1922 г., а выпустил ее лишь в 1926 г., при чем до сего времени машина непрерывно перерабатывается. Другие автомобильные фирмы тоже готовят свои модели в продолжение нескольких лет. При том спокойствии, которое существует у нас на этом фронте, возникает опасение, что выбор объекта не будет достаточно серьезно проработан и в последний момент в горячке может быть схвачена первая попавшаяся в данный момент модель, которая может оказаться в дальнейшем совершенно непригодной.

Малолитражный автомобиль появился и начал развиваться за границей совсем недавно, вслед за развитием хороших дорог. Отсюда вытекает и конструкция его, в большинстве повторяющая нормальный автомобиль в маленьком масштабе.

Но даже и там, при наличии хороших дорог, становится очевидным, что этот путь неправилен, и теперь можно видеть огромное количество всяких конструкций, пытающихся по-разному разрешить схему маленького автомобиля, особенно в части подвески машин. И все же можно опасаться, что эти машины не смогут удовлетворить требованиям эксплуатации, предъявляемым к маленькому автомобилю в наших условиях, в части проходимости (способности его ходить по плохим дорогам и бездорожью), мягкости подвески и прочности. В вы-

боре объекта для будущего завода могут быть два пути — копирование какой-либо заграничной модели или создание собственной модели на основе последних достижений техники и увязки с особыми условиями их эксплуатации у нас.

Научный автотракторный институт НАТИ ВАТО несколько лет работает над созданием малолитражного автомобиля, который мог бы вполне отвечать предъявляемым к нему требованиям.

В основном эти требования сводятся к следующему:

- 1) полная приспособленность автомобиля к работе: в наших условиях (дорожных, климатических, культурных и пр.);
- 2) экономичность в эксплуатации;
- 3) низкая первоначальная стоимость;
- 4) ориентация на наши материалы;
- 5) возможно малый вес (обуславливающий первые три требования).

Запроектированная теперь в НАТИ малолитражная машина в основном является 2-и 3-местной, но может быть также и 4-местной при увеличении базы на 400 мм и легким грузовичком на  $\frac{1}{2}$  тонны при усиленной задней рессоре и немного увеличенной передаче в заднем мосту.

Конструкция шасси — безрамная с солидной промежуточной трубой, что полностью освобождает кузов от скручивающих и расстраивающих его усилий и от неровностей дороги.

Безрамная конструкция вместе с независимой подвеской задних колес и передних полукантелеверных рессор дает наилучшую приспособляемость шасси даже к значительным неровностям дороги, без особых усилий в ответственных частях машины и обеспечивает возможную для данного веса машины мягкость хода.

Мотор имеет четыре цилиндра  $62 \times 100$ . Раб. об'ем двигателя 1200 куб. см, степень сжатия выбрана 1:4,5, позволяющая работать на наших сортах топлива.

Мощность мотора 22 лш. силы при 2800 оборотах в минуту. Охлаждение принудительное, воздушное, более приемлемое как для холодного климата, так и для жарких безводных местностей, чем водяное.

Конструкция обдува обеспечивает достаточную подачу воздуха на всех режимах работы двигателя.

Воздушное охлаждение мотора также дает меньший вес, нагружающий перед машины, что имеет существенное значение для качества проходимости.

Машина не имеет дифференциала, что, как показывает опыт, сильно улучшает проходимость и способность держать дорогу и при малом весе автомобиля несколько не увеличивает износа резины.

Коробка скоростей двухходовая: три скорости вперед, одна назад с качающейся кулисой.

Рулевое управление червячного типа помещается с левой стороны.

Тормоза механические, колодочные, на колесах.

Колеса и резина — те же, что и у „Форда-А“ —  $28 \times \frac{4}{7}$ . Кроме колес есть много общих с „Фордом-А“ деталей.

Электрооборудование в значительной части фордовское.

Большое внимание обращено на простоту сборки и разборки и удобство обслуживания и доступность механизмов.

Такое большое внимание отдано конструкции кузовов как в смысле их комфортабельности, так и внешнего вида, при возможном упрощении и удешевлении их.

Максимальная скорость двухместного автомобиля 80—85 км в час, для грузовичка — 60 км в час. Расход топлива от 6 км для двухместного автомобиля до 8 км для грузовичка. Вес шасси 400—450 кг, что по сравнению с весом шасси „Форда“ (710 кг) дает большой процент экономии в металле. Указанный вес 400—450 кг может быть снижен в дальнейшем при более глубоком экспериментальном изучении опытных

образцов и при повышении качества употребляемых материалов.

В настоящее время институт имеет готовые чертежи для постройки опытных образцов этой машины, но к постройке приступить не может из-за отсутствия производственной базы.

К сожалению, несмотря на всю важность этой проблемы институт остается в этой работе одинок и, кроме благоприятных и сочувственных, но абстрактных постановлений различных организаций и учреждений, реальной поддержки не имеет. Несмотря на материальную обеспеченность этого дела, все попытки НАТИ по изысканию завода, могущего построить опытные экземпляры, пока не увенчались успехом.

Серьезность вопроса и срочность его заставляют привлечь внимание к нему всей советской общественности.

Инж. К. Шарапов

## НИЖЕГОРОДСКИЙ КРАЙ ИМЕЕТ ГИГАНТСКИЙ АВТОЗАВОД И ДОЛЖЕН ИМЕТЬ ХОРОШИЕ ДОРОГИ

**К**РАЕВОЙ совет Автодора и Крайдортранс созвали совещание дорожных секций Автодора районов края, чтобы проверить работу по проведению „месячника дорожного строительства“.

К сожалению, большинство районов не прислало своих представителей (из 91 района присутствовали представители только 11 районов).

Из докладов районов видно, что ни Автодор, ни райсоветы недооценили значения месячника.

Райсоветы и штабы при них работают плохо. Всю работу и руководство райсоветы постарались сдать Автодору, который не смог мобилизовать автодоровскую массу и всю общественность.

В результате — работа на самотек, полное отсутствие соцсоревнования между районами.

Лица Автодора в проведении месячника не было видно. Штаб при райсовете еще кое-как работал, а Автодор только представительствовал.

Мелочи, пустяки часто мешали выполнению большого дела.

Представитель Богородска привел характерный случай „мелочи“: райотделение, организуя работы по ремонту дорог, пригласил трактористов из местной МТС. Когда стал вопрос о питании трех трактористов, то ни Богородский ЦРК, ни райсовет, ни Нарпит не могли (!?) разрешить и уладить вопроса об... одном килограмме черного хлеба в сутки для трактористов. Вопрос был улажен Автодором, „выклянчившим“ в хлебопекарне буханку хлеба.

Нехватка стройматериалов ощущается во всех районах. Но использовать свой внутрирайонный и сельский материал не все научились, хотя использовать его можно и он есть. Пример: Ветлужский автодор наделал скоб и костылей из церковной железной ограды, Дивеевский рик использовал на скобы и болты арматурное

железо и переплеты развалин пивоваренного завода; таких случаев довольно много.

Кадров дорожников и общее техническое руководство отсутствуют во всех районах. Один дорожный десятник на район — редкость. Некоторые районы организуют краткосрочные курсы дорожных десятников, которые к месячнику сделали выпуск (Арбаж, Автозавод).

Правильна была установка штабов на колхозы. В проведении месячника колхозы края показали большую работу по устройству и ремонту дорог. МТС же проявляют неповоротливость, а часто и вовсе отлынивают от работ.

Лучшие районы по проведению месячника — Богородский и Арбажский, хотя в последнем... нет организации Автодора.

Позорно плетутся Семеновский, Балахнинский, Арзамасский и Дзержинский районы.

Нижкрайисполком дал задание районам развернуть работы по дорожному строительству во время месячника в размере 10 млн. рублей.

К концу июня по 58 районам и 2 автономным областям освоено работ на 3 млн. рублей — 33% задания.

Крайисполком продлил срок месячника до 10 июля, увеличив задание до 16 млн. рублей.

Краевая и районная печать мало освещает значение и ход месячника. Из восемнадцати районных печатных газет ни одна не освещает значения дорожного строительства и месячника в частности.

В общем, тех сдвигов, которые необходимы, еще нет.

Строя автозавод-гигант, одно из мировых предприятий автопромышленности, имея густую сеть МТС, в борьбе за хорошую дорогу и автомобиль на всесоюзном дорожном конкурсе, — Нижкрай должен выйти первым.

Н. Новгород

А. Кильдюшев



В I Московской краснознаменной автобазе Союзтранса рационализаторская работа широко ведется во всех цехах. Во время трехдневника борьбы с потерями от рабочих автобазы поступили сотни предложений.

Рабочий аккумуляторного цеха тов. Нелюбов (левый снимок) внес рационализаторское предложение — переплавлять старые сетки аккумуляторов, придавая им новую форму — вместо прямоугольного сечения треугольное. Этим достигается уменьшение веса сетки до 195 граммов вместо 235 граммов, экономится свинец, сурик и глет. Прочность сетки сохраняется прежняя. На правом снимке — инженер базы тов. Степанов показывает сетку прежней и новой формы.

## ВЫПОЛНИМ ПРОГРАММУ!

**ДЛЯ УЛУЧШЕНИЯ РАБОТ** по дорожному строительству низовой сети Нижне-Волжским крайдортрансом совместно с Крайавтодором проводится месячник борьбы с бездорожьем.

Намечен план дорожных работ на 1931 г.: постройка деревянных мостов по настилу — 19:64 пог. м; ремонт существующих мостов 266 шт. длиной — 617 пог. м; устройство мощения дорог у подходов к мостам — 29 км; ремонт мостовых — 22 км; устройство профилированных дорог — 323 км; устройство замощения дамб — 1 366 727 куб. м; постройка каменных и деревянных труб — 43 шт.

Стоимость намеченного строительства — 10 486 200 руб., из которых на трудучастие населения падает 8 610 100 руб.

Вся автодорожская общественность, все дорожные работники должны принять в проведении месячника самое активное участие. В основу проведения месячника борьбы с бездорожьем должны лечь новые формы труда — социалистическое соревнование и ударничество. Месячник должен пройти по-ударному с широким привлечением общественности, путем ведения широкой разъяснительной работы.

Саратов

В. Дмитриев

## ПЛАНЫ ЕСТЬ, А РАБОТА...

**ПЛАНом КОММУНОТДЕЛА** в этом году по Тульскому району намечено следующее дорожное строительство: мощение новых участков на протяжении 3 км, профилирование грунтовых проселочных дорог ручным способом 17,5 км, восстановление 15 старых мостов и капитальный ремонт 4 мостов.

По текущему ремонту намечена планировка проселочных дорог 25 км и постройка 3 новых мостов.

Для этих работ потребуется 335 тыс. р. Основной источник получения средств — трудучастие, остальная сумма должна быть получена от местной промышленности. Сейчас со средствами положение катастрофическое. План трудучастия выполнен всего на 15%. Коммуноотдел пасует перед трудностями и не принимает мер для получения средств. Мы имеем всего 43 тыс. руб., из которых 9 тыс. руб. осталось от прошлого года, остальные выделены Мособлисполкомом и Дортрансом.

Для производства работ потребуется 13 258 подвод и 2 144 рабочих. Налицо мы имеем 100 человек, большинство плотники. Вербовки рабсилы Коммуноотдел не производит. Очень остро стоит вопрос о технической силе. В районе всего один техник. Материалами строительными обеспечены лишь на 20%.

Многие сельсоветы, на территории которых находятся богатые песчаные и каменные карьеры, почему-то до сих пор не принялись за их разработку.

Дорстроительство под угрозой срыва, а Коммуноотдел оправдывается „объективными причинами“.

Тульское отделение Автодора выделило бригаду по обследованию и оказанию помощи дорожному строительству, но эта бригада ничего не сделала. Правление Автодора и дорожная секция явно недооценивают этого вопроса.

Дорожник

г. Тула



## ДОРОГИ ЖДУТ

ДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО в В.-Волочке идет по линии административной. Дороги строятся и чинятся из средств горсовета и райисполкома. Автодор в этом совершенно не участвует; население к этой работе не привлекалось.

Это — в городе, а в районе дело обстоит еще хуже. А между тем мы почти утопаем в грязи, особенно весной и осенью.

Районному отделению Автодора нужно проснуться от мертвой спячки и, пока не поздно, решительно приняться за улучшение дорог в городе и деревне.

И. Калинин

В.-Волочек

## НАЧНЕТ ЛИ, НАКОНЕЦ, РАБОТАТЬ АВТОДОР?

УЖЕ НЕ РАЗ „ЗА РУЛЕМ“ отмечал бездельность Рогачевского автодора, но на него это как-будто и не действует. Сейчас, когда вся страна, вся автодорская общественность уделяют дорожному строительству много внимания, Автодор Рогачева для улучшения дорог ничего не предпринимает, и мы продолжаем плавать в грязи. Между тем через район проходит ряд дорог всеобщего значения.

Можно было бы привести целый ряд фактов, характеризующих работу нашего Автодора. Например, в Гадиловском сельсовете по дорожной повинности всем выписали задания, кому и сколько проработать, но... на этом работа за-

мерла. Там нет ни техников, ни даже руководителей.

В деревне Турск крестьяне буквально плавают в грязи со своими телегами, а когда проходит автомобиль, то собирается настоящая похоронная процессия, чтобы вытянуть его из грязи.

Автодор Рогачева все это знает, но считает нужным главным образом продавать запасные части к велосипедам, которые прислало Минское отделение Автодора.

Дорожный отдел и райсовет Автодора нужно обязать взяться за улучшение дорог в районе.

И. Савицкий

д. Турск

## БЕЗОБРАЗНОЕ ОТНОШЕНИЕ К ОБЩЕСТВЕННОЙ МАШИНЕ

РАЗБИТ АВТОМОБИЛЬ „Форд“, полученный Центрально-черноземным отделением Автодора в 1931 г. Машина прошла всего 12 000 км. При получении машины инженер Облдортранса Колосков наскочил на столб. Тогда отделились лишь поломкой крыла. Через несколько дней был сбит кронштейн крепления запасного колеса. До сего времени на машине безобразно ездил ответственный секретарь Автодора Кузьмицкий.

На днях Кузьмицкий была машина сдана в ремонт двум шоферам пожарной команды, которые за это получили 250 рублей, а ремонта почти никакого не произвели, за исключением протирки клапанов.

Нужно соответствующим организациям обратить внимание на такое использование машины и бесхозяйственное использование средств.

г. Воронеж

Шофер

## РАЗМЫТЫЕ ДОРОГИ, УХАБИСТЫЕ УЛИЦЫ, ИСПОРЧЕННЫЕ МОСТЫ...

ПЛАЧЕВНО СОСТОЯНИЕ ДОРОГ в Мозырском районе. Дорожное строительство идет очень слабо.

Возьмем Лельчицкий район, который не имеет железной дороги и связан с городом. По этой дороге курсируют автодорские машины. Но машины ходят всего 3—4 месяца в году, в самое сухое время. Остальное время года доставка и перевозка производится на лошадях.

Другой пример: в центре города Мозыра по улице Р. Люксембург — сплошные ямы, перекосы и углубления. Ресоры ломаются, покрышки рвутся и т. д. И несмотря на многочисленные напоминания и просьбы улуч-



В Молдавской области (Начкуровский район) местные работники связывают бревна для проезда автомобиля через речушку  
Фото Ерушева

шить дорогу улицы, до сего времени она в таком же положении, если не считать 10—12 возов песку, который туда подвезли.

Весенним ледоходом разнесло мост через реку Припять. До сих пор мост не исправлен.

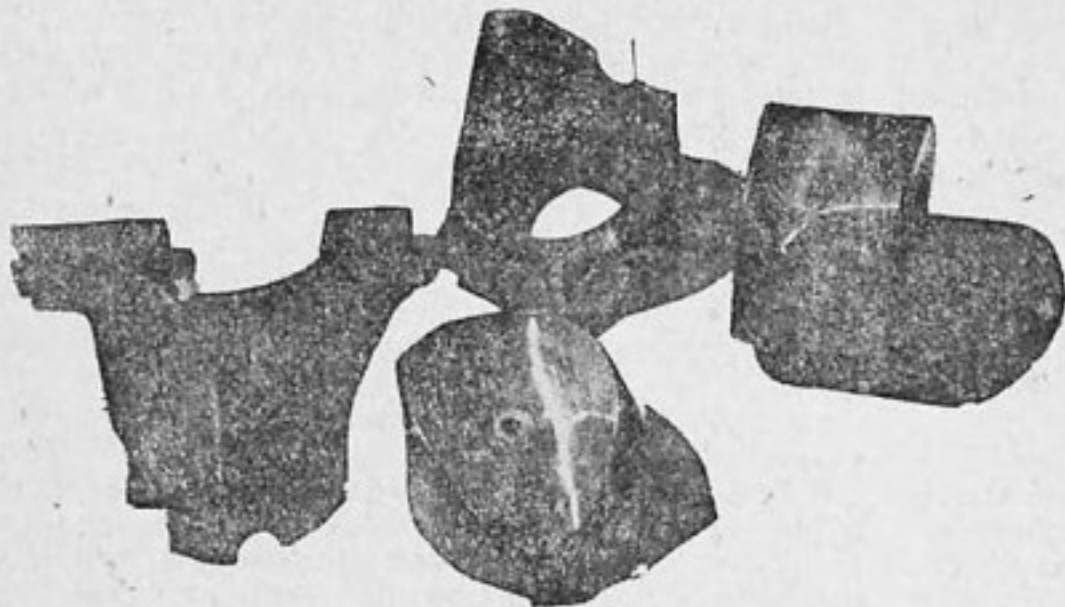
Районный Автодор практической работы никакой не ведет. Население к труду участию не привлекалось. Единственно, что сделал Автодор — это организовал маленький субботник.

Нужно немедленно, пока не поздно, соответствующим организациям и особенно Автодору раскачаться и улучшить дороги в районе.

Я. Шаевич

г. Мозырь

# НА ОБЩЕСТВЕННЫЙ СУД!



## ХАЛАТНОСТЬ, ПЕРЕХОДЯЩАЯ В ПРЕСТУПЛЕНИЕ.

Один из работников магазина Авторемснаба в Ростове на-Дону прислал в редакцию „За Рулем“ возмутительные вещественные доказательства небрежной работы центрального склада Авторемснаба, снимок с которых мы помещаем.

Вследствие того, что нежные части автомашины — поплавки к карбюраторам и другие мелкие части — были упакованы вместе с ломкратом пятитонной грузоподъемности, все эти мелкие части при получении на месте были либо помяты, либо совершенно изуродованы и разбиты.

Требуем от Авторемснаба немедленной проверки методов упаковки и отсылки авточастей в свои отделения на места.

## КОМУ ВЫ ПОРУЧИЛИ МАШИНУ?

СВАЛИЛСЯ С МОСТА в овраг пятитонный „Яз“ с военным грузом и двумя красноармейцами под управлением шофера Приходько, следовавший по Севастопольскому шоссе.

Разбита дорогая машина, ранены люди, шофер арестован... Больше всего повинна в этом администрация автопарка южных железных дорог. Она заведомо знала, что этот шофер, не имеющий практики, не привык к машине, и не должна была сажать его за руль пятитонной машины.

Рабкор-автодоровец

Симферополь

## ВАЛЯЕТСЯ МОТОР

В АРХИВЕ ОКОЛО ДВУХ ЛЕТ ВАЛЯЕТСЯ мотор, принадлежащий военкомату Устюжина (Ленинградской обл.). Мотор можно было приспособить для лодки, но его никому не дают и не продают. Райсовет Автодора об этом знает, но ничего не делает.

Нужно этот мотор использовать военкомату, а если ему не нужен — передать в коллектив Автодора.

Моторист Бахур

ст. Пестово

## ЕЩЕ О РОГАЧЕВСКОМ РАЙОНЕ

ОТСУТСТВУЮТ ПРИЗНАКИ жизни автодорожских коллективов в Рогачевском районе.

В совхозе Турск два года как организован коллектив, но до сего времени не было ни одного собрания, не собраны и членские взносы.

Возможности для работы есть. Можно было бы организовать тракторный кружок, есть два трактора. Нужно обратить серьезное внимание на улучшение дорог и т. д.

Надо сказать, что райсовет тоже не обращает на это внимания.

И. Крушин

д. Турск

## ИМ НЕ ДО СЕВА...

В ДОМАНОВИЦКОМ СЕЛЬСОВЕТЕ Мозырского района в 1930 г. организовалась тракторная колонна из 5 тракторов.

Для крестьян деревни Горочичи был праздник, когда с веселым жужжанием вышел в поле первый трактор. Но радость их была не долгой. Трактор быстро задымил черным дымом, что-то застучало, и все стихло. Тракторист и колонновожатый долго возились у трактора, но... в тракторе забыли подтянуть подшипники, они от этого выплавились.

Это было началом.

За 7 месяцев тракторы амортизировались на 65—75%, и, естественно, при таком отношении дела колонна пришла к весеннему севу не с отремонтированными тракторами, а с убытком. Всю зиму тракторы простояли, трактористы прогуляли, а колонновожатый купил себе двухстволку и ходил охотиться на зайцев.

Сейчас все тракторы в неисправности, трактористы, гуляя, получают жалованье, а колонновожатый тов. Качура раз'езжает по „командировкам“.

О всех этих фактах несколько раз писали в местной районной газете „Колхозник Мозырщины“, но до сего времени Райколхозсоюз никаких мер не принимает.

Чего же они ждут?

Колучий

г. Мозырь

## ПЬЯНСТВО И БЕЗАЛАБЕРНОСТЬ

ПЬЯНСТВО — ПОСТОЯННОЕ явление среди шоферов автоколонны Союзтранса, работающей по переброске зернохлеба с глубинных пунктов г. Старобельска в Сватово. Отсутствует трудовая дисциплина. Все это привело к тому, что 50% машин все время находятся в ремонте.

Кроме того, горючее хранится открыто во дворе, там же, где стоят машины. Это может грозить пожаром.

В. А. С.

Отв. редактор Н. ОСИНСКИЙ

Зав. редакцией Н. БЕЛЯЕВ

Издатель: Акционерное Издательское Общество „ОГОНЕК“