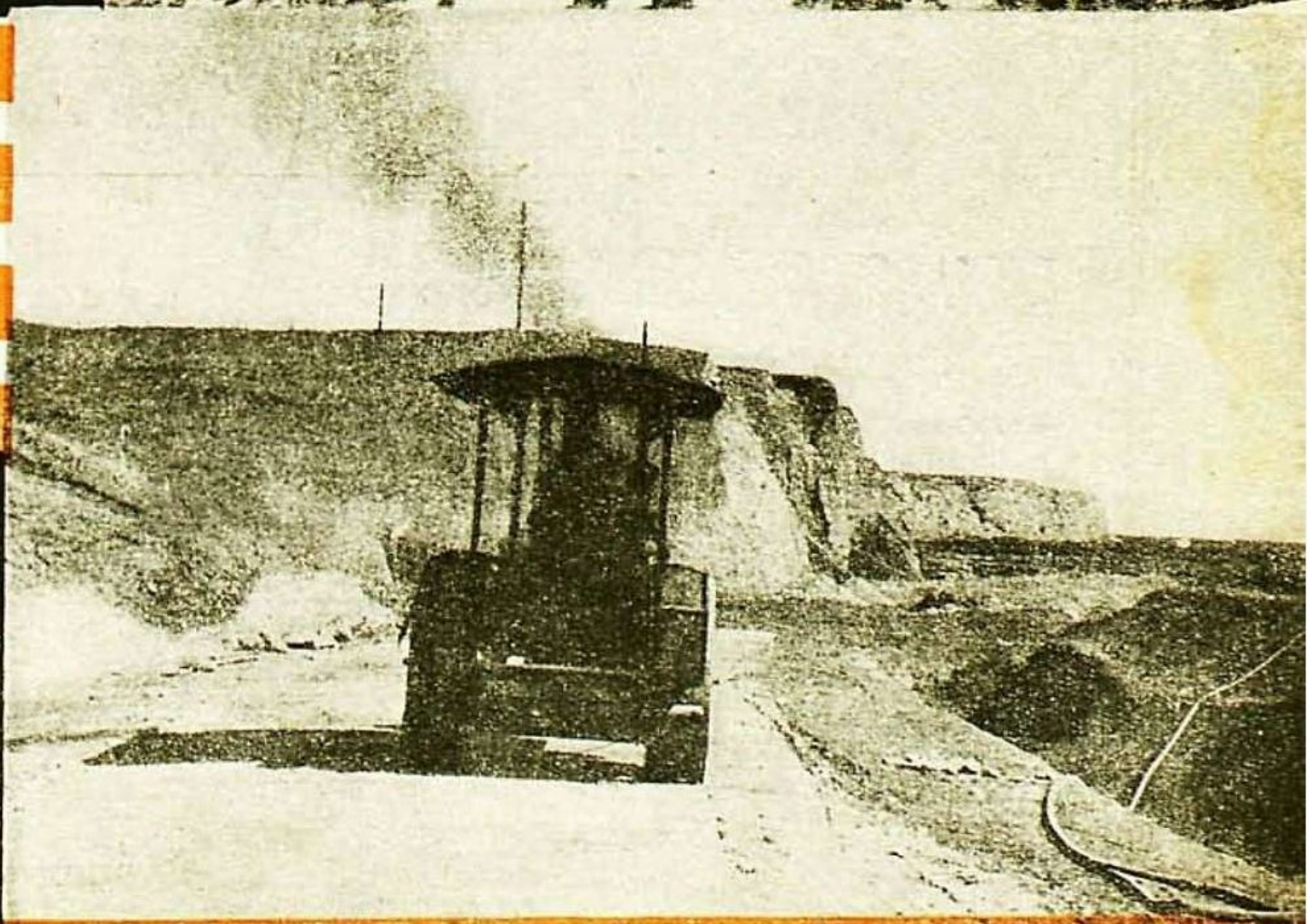


ЗА РУЛЕМ



19
1931

ПРОВЕДЕМ ПО-БОЕВОМУ МЕСЯЧНИК БОРЬБЫ С БЕЗДОРОЖЬЕМ.
СДЕЛАЕМ ПРОЕЗЖИМИ СОТНИ ТЫСЯЧ КИЛОМЕТРОВ ДОРОГ.



ЖУРНАЛ ВСЕРОССИЙСКОГО
ОБЩЕСТВА АВТОДОР
ВЫХОДИТ ДВА РАЗА В МЕСЯЦ

Четвертый год издания
Редколлегия: А. Брагин, Н. Беляев,
А. Головкин, В. Дмитриев, Я. Дробнис,
В. Зарзар, М. Кольцов, инж. К. Куп-
реянов, М. Превент, Н. Осинский
Л. Мандельяц, И. Фельдман, проф.
Е. Чудаков, И. Халепский

СОДЕРЖАНИЕ

И. ФЕЛЬДМАН.—Наверстать упущенное	1
Решения дорожного пленума — боевая программа борьбы с бездорожьем	3
С. ЛИФШИЦ.—Покончить с обезличкой и ввести хоарасчет в дорожном строительстве	6
Проф. К. КУПРЕЯНОВ.—О неудачах асфальтового строительства в Москве	8
Инж. С. ШЕЛЯПИН.—Нужно найти дешевые способы производства алфальтовых дорог	11
И. МАЛИЦКИЙ.—Ракушечный известняк — прекрасный материал для строительства дорог	13
Л. ВАСИЛЬЕВ.—Как АТИ подготовился к новому учебному году	14
БРИГАДА ЦС АВТОДОРА.—Урал требует провзжих дорог	15
Б-е — Автотранспорт на уборочной Создадим фонд моторизации пограничных частей	16
А. ЗЛАТОВ — Московский Автодор по-боевому подготовился к маневрам	19
Укрепляем связь Автодора с Красной армией	20
На фронте автотракторного строительства	22
Рабкоровский отдел	26
О дорожном строительстве и трудовом участии в нем населения (постановление ВЦИК и СНК РСФСР)	29
О безрельсовом дорожном строительстве (постановление президиума ВЦИК)	30

Центральный Совет Автодора — Москва
Садовая-Кудринская, 17. Телеф. 4-96-15
РЕДАКЦИЯ: Москва 6, Страстн. бульв., 11.
Тел. 3-31-91; трамв. А, 6, 15, 18, 23, 25, 29.
Контора: Москва 6, Страстной бульв., 11
Сектор 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.

НАВЕРСТАТЬ УПУЩЕННОЕ НАУЧИТЬСЯ ПОБЕЖДАТЬ БЕЗДОРОЖЬЕ

СОСТОЯВШИЙСЯ недавно расширенный пленум дорожной секции Центрального совета Автодора, на котором присутствовали руководящие работники местных автодорожских организаций и дорожных органов почти всех краев и областей Советского союза, дал богатейший материал для анализа общего состояния нашего дорожного хозяйства и хода выполнения плана дорожного строительства текущего года.

Если сопоставить результаты дорожно-строительного сезона этого года с итогами дорожных работ, проводившихся в порядке трудового участия широких масс населения, то картина работ этого года выгодно отличается от прошлогодней, когда по всему Союзу план дорожного строительства, в два с лишним раза меньший по количественному объему, чем план текущего года, был выполнен всего лишь на 15%. Это было тягчайшим прорывом, свидетельствующим о крайнем неблагополучии на дорожном участке нашего социалистического строительства.

В этом году на 1 августа мы уже перешагнули за 30% выполнения плана. Значит ли это, однако, что на таких „успехах“, когда две трети плана должны быть выполнены в течение оставшихся двух месяцев, можно успокоиться. Только ограниченные самодовольные чиновники, которых, к сожалению, не мало еще осталось в наших дорожных органах и которые, замыкаясь в скорлупу бюрократической недооценки и роли общественности, верят исключительно в силу своего ведомственного циркуляра (выступление т. Фелистака из Главдортранса РСФСР), — могут в таких условиях „сидеть у моря и ждать погоды“.

Автодорожской общественности с ними не по пути! Она должна и будет драться за культурную проезжую дорогу, за каждый километр дороги теми испытанными методами, которые дали величайшую победу на дорожном фронте автодорожцам, комсомольцам и дорожным органам Чувашии, Марийской области и Миллеровского района Северного Кавказа, — методами, которые обеспечили высокий процент выполнения плана дорожных работ в Средней Волге и некоторых других районах Союза.

В чем секрет успехов чувашей, марийцев и других, идущих в первой шеренге борцов с бездорожьем? В том, что они поняли, что дорожную проблему можно разрешить только силами широчайшей общественности.

При энергичной, повседневной поддержке местных партийных, профессиональных и советских органов и организаций автодорожцы и комсомольцы Чувашии и Марийской области, рука об руку с дорожными органами, сумели поднять на борьбу с бездорожьем всех трудящихся своих районов, личным примером и показом возглавив это движение, эту полную энтузиазма и трудового героизма работу.

Каждому автодорожцу и комсомольцу, каждому колхознику, каждому трудящемуся была дана совершенно конкретная работа на определенном конкретном участке. Чувашии и марийцы не останавливались перед трудностями. Они их преодолевали героическим напряжением сил и волей к победе. Машин и дорожного технического оборудования в Чувашии и Марийской области — самое ни-

чтожное количество. Этот недостаток был восполнен сооружением примитивных, простейших дорожных снарядов на местах, опять-таки силами самого населения. Не оказалось железа и гвоздей—разыскали на месте, используя для этой цели старые церковные ограды, старое кровельное железо и т. д.

В результате—уже к 1 августа—113% выполнения плана дорожных работ по Чувашии и 178% выполнения плана в Марийской области. Положив в основу своих практических решений опыт этих передовых районов, пленум дорожной секции Центрального совета О-ва призвал всю автодорожную общественность перестроить решительным образом свою работу под углом конкретизации задач каждого отдельного автодорожного звена, начиная от краевых и областных отделов и кончая коллективами. Пленум зафиксировал твердые контрольные цифры, которые должны быть выполнены на дорожном фронте автодорожками организациями и отдельными членами общества.

Пленум подчеркнул необходимость координации сил, средств и действий всех организаций, работающих в области дорожного строительства. Всякому параллелизму, распыленности средств должен быть положен конец. Богатейшие материальные и технические ресурсы, которыми располагают местные филиалы Зернотреста, Тракторцентра, Союзсахара и другие аналогичные организации, должны быть целиком использованы, под твердым руковод-

ством дорожных органов, при полной поддержке автодорожной общественности.

Пленум подчеркнул, что план дорожного строительства текущего года вполне реален и должен быть выполнен при трудовом участии населения во что бы то ни стало. Нужно только больше организованности, больше инициативы, больше напористости и поменьше казенного отрыва от общественности. Пленум принял решение провести с 10 сентября по 1 ноября „месячник дорожного строительства“ по всему СССР с точным установлением сроков, в зависимости от местных условий.

Вряд ли нужно доказывать, что „месячник“, при умелом подходе к его организации, может и должен дать очень значительный эффект. Отстающие края и области должны в этот период подтянуться. Время еще окончательно не упущено, в оставшиеся два месяца можно многое сделать. Автодорожная общественность должна напрячь все свои силы, отдать все внимание дорожному участку работы. Она обязана взять на буксир местные дорожные органы там, где они отстают, где они хотят свести свою работу к посылке циркуляров. Автодорожная общественность обязана поднять на борьбу с бездорожьем всех трудящихся нашей страны. Автодорожцы должны твердо помнить, что за срыв, за невыполнение плана дорожного строительства они будут ответственны перед страной в неменьшей степени, чем дорожные органы.

И. Фельдман

3500 КИЛОМЕТРОВ НА СОВЕТСКИХ ГЛИССЕРАХ

НЕДАВНО закончился большой глассерный поход Москва—Астрахань. Поход этот имеет мировое значение, так как наши глассеры впервые прошли огромное расстояние—3500 км трудного пути.

В походе участвовали глассеры „Сталин“, „Андрей Лежава“, А-9 и мотолодка „Яков Алкснис“.

Первый этап пути Москва—Нижний-Новгород расстоянием в 1500 км глассеры покрыли в течение месяца вследствие ряда чрезвычайно неблагоприятных условий.

Второй этап пути Нижний—Астрахань расстоянием в 2000 км глассеры покрыли в более короткий срок—в 25 дней.

Участники похода в пути провели большую агитмассовую работу за многомиллионный Автодор, за развертывание дорожного строительства, за глассеростроение.

Везде участникам похода были устроены торжественные встречи, в некоторых местах колонну глассеров встречали многотысячные массы трудящихся.

Тяжелый поход еще раз доказал, что глассер—лучшее средство быстрого сообщения

и связи, что глассер может и будет иметь не малое значение в деле обороны страны.

* * *

15 сентября на товарищеском вечере, организованном ЦС Автодора и редакцией „За Рулем“ в связи с окончанием глассерного похода, участники его рассказали о всех трудностях пути, о большой проделанной работе.

На вечере выступали отв. секретарь ЦС Автодора т. Фельдман, нач. военно-воздушных сил РККА—т. Я. Алкснис, зам. Наркомвода т. Зоф, нач. военно-морских сил РККА т. Орлов, Мих. Кольцов и др.

Все они отмечали огромное значение нового вида быстроходного транспорта—глассера, необходимость широкого развития глассеростроения и работу о-ва „Автодор“ как инициатора и толкача этого дела.

Итоги глассерного похода и технические результаты будут подробно освещены в следующих номерах журнала.



Президиум расширенного пленума дорожной секции Центрального совета Автодора

РЕШЕНИЯ ДОРОЖНОГО ПЛЕНУМА — БОЕВАЯ ПРОГРАММА БОРЬБЫ С БЕЗДОРОЖЬЕМ

ТЕМПЫ дорожного строительства до сих пор значительно отстают от требований, предъявляемых к нему бурным ростом грузооборота на автогужевых путях и непрерывно растущим выпуском промышленной и с.-х. продукции.

Государство сейчас еще не может выделить из своих бюджетов достаточных ассигнований, чтобы обеспечить надлежащий размах дорожного строительства, особенно низовой сети дорог. Однако в этих районах есть другие средства для развертывания дорожных работ. Трудовое участие населения — вот те мощные внутренние ресурсы, то основное звено, за которое нужно немедленно ухватиться, чтобы успешно вытянуть и поставить на ноги всю цепь мероприятий по социалистической реконструкции дорожного хозяйства.

Закончившийся в конце августа расширенный пленум дорожной секции ЦС Автодора с большевистской резкостью вскрыл все недочеты, которые мешают конкретному разрешению этой ответственной задачи.

По планам удельный вес трудового участия населения в общем объеме дорожного строительства растет с каждым годом. Если в прошлом году трудовое участие должно было дать по Союзу в ценностном выражении 120 млн. руб., то в плане 1931 г. эта цифра повысилась до 288 млн. руб. Нет никакого сомнения, что в будущем году она возрастет еще больше и выразится не менее, чем в 300—400 млн. руб., составив около 50% всех вложений в дорожное строительство. В отдельных краях и обла-

стях это соотношение уже сейчас значительно выше. Возьмем хотя бы Ср.-Волжский край, где трудовое участие населения должно быть выполнено 95% всего плана, а в других областях и краях РСФСР от 60 до 80%.

Однако эти планы выполняются плохо. В прошлом году трудовое участие населения выразилось лишь в сумме 15 млн. руб. А в этом году, как выяснилось из докладов представителей дортрансов и автодорожных организаций на пленуме, план трудового участия на 1 июля выполнен в среднем по Союзу примерно на 70—75 млн. По сравнению с прошлым годом эта цифра является значительным успехом. Но, с другой стороны, сумма в 75 млн. руб. составляет только 1/3 намеченного плана, что свидетельствует о серьезном прорыве, в особенности, если принять во внимание, что первая половина года является решающим периодом.

Все выступления участников пленума были пронизаны мыслью — как лучше перестроить работу дорожных органов и автодорожных организаций, чтобы создать решительный поворот, мобилизовать колхозников-единоличников на борьбу с бездорожьем, возглавить их активность и инициативу, добиться, чтобы население поняло политический смысл этой работы.

Делегаты пленума приводили много примеров, свидетельствовавших о том, что коллективизация сельского хозяйства дала толчок дорожному строительству среди организованного трудового крестьянства. К сожалению, дорожные органы еще не поняли этого и соответ-

венно не перестроились. Достаточно сказать, что в Нижне-Волжском крае сплошной коллективизации вопросами трудучастия населения в дорожном строительстве ведают всего лишь 1 техник и 1 десятник. С таким штатом, конечно, далеко не уедешь. С другой стороны, руководители дортрансов до сих пор уделяют главное внимание дорогам высших классов, оставляя „беспризорной“ низовую сеть. Все эти моменты получили надлежащую оценку участников пленума.

Пленум дал должный отпор и установке дорожных органов Украины на замену трудучастия населения деньгами.

За полугодие в 133 районах Украины натуральный труд населения был использован на 1 600 000 руб. и на такую же сумму получено денежных взносов.

Правильно заметил один из делегатов, что если все пойдет по этому пути, то дороги останутся в таком же непроезжем состоянии, как были раньше. При недостатке рабочих рук на одни деньги дорог не выстроишь, не говоря уже о том, что и политически такая установка в корне неправильная. Сейчас Украина поняла уже свою ошибку и исправляет ее.

Но как бы дорожные органы ни перестраивали свою работу, им не удастся достигнуть полного успеха в использовании трудучастия населения без соответствующей поддержки общественности. Большинству представителей местных автодорожских организаций пришлось откровенно признаться, что в этом отношении они сделали пока мало. Пленум правильно поставил вопрос: нужен решительный перелом, и в оставшиеся 3—4 месяца автодорожцы должны приложить все усилия, чтобы поднять массы на борьбу с бездорожьем, организовать социалистическое соревнование и ударничество и обеспечить выполнение плана трудучастия на все 100%.

Факты говорят о том, что автодорожцы достаточно выросли для этой работы. Образцами могут служить районы, успевшие за это время не только выполнить, но и перевыполнить свои задания. Так, например, Чувашия взялась уже за выполнение встречного плана, превышающего в 2 раза основной. Марийская область тоже вышла за пределы плана. Но наряду с этим есть целый ряд отстающих районов — Нижняя Волга, Крым, Сев. Кавказ и друг., где автодорожские организации не уделили должного внимания трудучастию населения в дорожном строительстве. Здесь автодорожцы должны мобилизовать все силы, чтобы ликвидировать имеющиеся прорывы, выступая не

только толкачами дорожных органов, но и активными участниками дорожных работ.

Пленум обязал каждого автодорожца отремонтировать до конца строительного сезона 10 метров дороги, а каждому сельскому коллективу Автодора взять на себя охрану не менее 5 км дорог.

Одновременно пленум заострил вопрос о кадрах, являющихся одним из узких мест дорожного строительства. Делегаты резко, но правильно раскритиковали те автодорожские организации, которые до сих пор все внимание сосредоточивают на подготовке шоферов, оставляя в стороне дорожников-строителей. Чтобы положить конец такому ненормальному явлению, пленум признал необходимым дать всем республиканским, краевым и областным отделам Автодора контрольные цифры подготовки низовых дорожных работников — дорожников и дорсельуполномоченных.

Всем отделениям Автодора предложено также выдвинуть в аппараты дортрансов на постоянную работу не менее одного активного члена дорожной секции из числа рабочих.

Должную оценку пленум дал выступлениям представителей Зернотреста и Трактороцентра. В этих организациях царит большая не-

разбериха в вопросах дорожного строительства. Так, например, представитель Зернотреста указал на Средне-Волжский край, как на образец своих достижений. Между тем, крайком партии, подводя итоги дорожного строительства по Средней Волге, отметил, что Зернотрест не справился со своей производственной программой, оставив под'ездные пути от совхозов, колхозов и глубинных пунктов к ж.-д. станциям и водным пристаням в неисправном состоянии. Такие показатели, конечно, не могут свидетельствовать о хорошей работе Зернотреста, тем более, что он обеспечен таким богатым механическим парком и импортным оборудованием, какого не имеют дортрансы. Ни одним словом не обмолвился Зернотрест о том, какую помощь он оказал проведению трудового участия населения на низовой сети дорог. Впрочем, об этом ничего не мог сказать пленуму и представитель Трактороцентра, имеющего богатейшие возможности для оказания этой помощи в лице своих МТС.

Делегат из Нижне-Волжского края, где насчитывается 90 МТС, указал, что на неоднократные просьбы риков и дорорганов дать им тракторы для подвозки материалов или устройства дорог — МТС неизменно отвечали отказом.



Мост, отремонтированный колхозниками (Копыльский район, сельсовет им. Ланцуцкого)



Новое шоссе на окраине Тифлиса

Между тем из-за бездорожья тем же тракторам приходится иногда преодолевать расстояние в 3 км ровно в 3 дня. Не лучше ли было бы, чтобы каждый такой трактор проработал хотя бы один день на постройке дороги и потом двигался по ней с гораздо большим успехом, чем теперь.

Решительное возражение со стороны пленума встретило не подкрепленное ни одним существенным аргументом предложение Зернотреста, Трактороцентра и Колхозцентра о передаче строительства низовой дорожной сети в ведение Наркомзема.

Не прошел пленум мимо и таких вопросов, как обезличка, слабое обеспечение дорожных работ механическим оборудованием, острый недостаток массовой технической литературы и проч. По всем этим вопросам пленум вынес соответствующие решения.

Констатируя, что процент выполнения плана дорожного строительства с трудовым участием населения за 1 полугодие явно недостаточен, пленум постановил объявить по Союзу с 10 сентября по 1 ноября ударный месячник борьбы с бездорожьем.

В течение месячника на основе развернутой массовой работы в дорожное строительство должны быть вовлечены широкие массы рабочих, колхозников, бедняков, середняков-единоличников. Практически ударный месячник должен ликвидировать прорывы, образовавшиеся в выполнении планов дорожного строительства с трудовым участием населения, в особенности в таких областях, как Нижняя Волга, Северный Кавказ и др.

В задачу месячника входит также включить в дорожное строительство Зернотрест, Трактороцентр и Колхозцентр в порядке практического и непосредственного участия их МТС механической тяговой силой. Месячник должен приобщить к дорожному походу все общественные организации, в том числе комсомол, пионеров, профсоюзы, а также печать.

Созыв пленума явился вполне своевременным, так как он дал решительный толчок для мобилизации автодорожской общественности вокруг вопросов трудового участия населения в дорожном строительстве.

Выполнить решения пленума — это значит вызвать подъем производственной инициативы и трудового энтузиазма сельского населения на создание сотен тысяч километров новых усовершенствованных дорог.

Чтобы добиться решающих успехов в этой области, автодорожские организации должны быстро и решительно перестроить свою работу, соединив ее с настойчивой борьбой за генеральную линию партии, против всех оппортунистов, стремящихся уверить, что наша дорожная программа нереальна.

«Она реальна хотя бы потому, что ее выполнение зависит теперь исключительно от нас самих, от нашего умения и нашего желанья использовать имеющиеся у нас богатейшие возможности... Реальность нашего производственного плана — это миллионы трудящихся, творящих новую жизнь». (Сталин).

А. Л.



Красноармейцы саперного батальона на практических занятиях по ремонту московских мостовых

**АВТОДОРОВЕЦ, УЛУЧШАЯ ДОРОГИ
ТЫ СПОСОБСТВУЕШЬ УКРЕПЛЕНИЮ
ОБОРОНОСПОСОБНОСТИ СОЮЗА**

ПОКОНЧИТЬ С ОБЕЗЛИЧКОЙ И ВВЕСТИ ХОЗРАСЧЕТ В ДОРОЖНОМ СТРОИТЕЛЬСТВЕ

ГОВОРИТЬ сейчас, на пороге последнего квартала решающего года пятилетки, о значении хозяйственного расчета, о его роли в выполнении производственных планов, о необходимости реально проверять рублем хозяйственную деятельность каждой ячейки советской системы—это значит повторять истины, которые известны всякому.

Между тем нужно констатировать, что в одной отрасли народного хозяйства хозрасчет еще не проведен в той мере, которая диктуется необходимостью, и в отдельных случаях организационно еще даже не оформились хозрасчетные предприятия. Там же, где хозрасчет формально и введен, проверка рублем не производится, и хозрасчетные отношения остаются только на бумаге. Речь идет о дорожном хозяйстве.

Несмотря на своевременные директивы, несмотря на специальное постановление ЦИК и СНК СССР, обязавшее еще в 1930 г. перевести все капитальное дорожное строительство на хозрасчет, дорожные органы недопустимо запоздали в этом вопросе. Достаточно указать, что в ЗСФСР хозрасчетные „дорстройконторы“ начали создаваться только в июле этого года, и к сегодняшнему дню в ряде республик Закавказской федерации (Аджаристан, Абхазия) их еще нет.

Следует отметить, что внедрение хозрасчета в строительстве намного труднее, чем в производстве и торговле. В то время как в последних пределы их доходов определяются сбытом продукции и правильным ведением хозяйства, в строительстве хозяйственный расчет определяется правильно организованными отношениями между финансирующим и планирующим дорожным органом (глав., обл. крайдортрансом) и его хозрасчетно-дорожно-строительной конторой. В этом вся суть вопроса. Эти отношения должны быть построены таким образом, чтобы дорорган являлся заказчиком, а „дорстрой“ подрядчиком.

По утвержденному плану дорорган сдает работу строительной конторе и заключает с последней договор, устанавливающий все условия

работы, размер и сроки финансирования. По мере выполнения строительного плана контора в определенные договором сроки сдает дороргану построенные участки и последний оплачивает их. Таким образом хозрасчетная контора должна работать по плану, вести строительство в обусловленные сроки снизить стоимость в размерах, предусмотренных планом иначе выполненная работа не будет оплачена, контора будет платить неустойку, создастся финансовое напряжение.

Такова основная схема хозрасчетных отношений в дорожном строительстве. Однако созданием таких отношений между дорорганом и стройконторой вопрос, конечно, не исчерпывается. Дорожно-строительная контора не сможет наладить работу, не сможет следить за каждой своей отдельной частью, если хозрасчет не будет доведен до каждой строительной ячейки, до участка, прораба, до бригады рабочих. Хозрасчетом также нужно охватить карьерное хозяйство, снабженческие и проектирующие организации и все механическое оборудование. Каждая составная часть дорожно-строительной конторы должна иметь свой промфинплан, должна быть охвачена сетью договоров с дорстройконторой, со снабжающими организациями, с машино-дорожными отрядами и с бригадами рабочих. Финансирование должно осуществляться во всех отдельных ячейках по принципу оплаты выполненной работы с тем, чтобы оно соответствовало ходу выполнения производственной программы.

Осуществление этого возможно при обязательном условии полной и безоговорочной ликвидации обезлички в дорожном строительстве.

Ликвидация обезлички должна охватить в первую очередь механический парк. Наиболее эффективный способ использования дорожного механического оборудования—создание механических баз и отрядов. К каждой такой базе или отряду должны быть прикреплены бригады машинистов. Каждый машинист (или два-три машиниста при двух и трехсменной работе снарядов) должен знать

свой механический снаряд, должен отвечать за его работу, за исправность, за полное использование, за выполнение количественных и качественных показателей плана.

Точно так же обезличка должна быть устранена и во всех остальных дорожно-строительных работах. Каждая бригада рабочих должна знать тот участок работы, за который она отвечает, должна быть прикреплена к месту работы. Со всей ре-



Окончательная укатка отремонтированного шассе конным ратком

шительностью нужно бороться с перебрасыванием рабочих с одной работы на другую, с одного участка на соседний.

На пути к внедрению хозрасчета в дорожное хозяйство не мало трудностей. И отнюдь не последняя из них — косность и негибкость дорожного аппарата, неумение перестроиться, неумение работать по-новому.

Немалую роль играет также отсутствие кадров специалистов, которые могли бы руководить перестройкой дорожной системы, отсутствие на местах экономистов-финансистов, которые могли бы организовать новые формы финансовых взаимоотношений между дорорганом и хозрасчетным строительством.

Здесь на помощь местным дортрансам должен прийти Автодор. Коллективы Автодора в банковских и других кредитных учреждениях, в особенности в конторах и филиалах банка долгосрочного кредитования (Промбанка), должны мобилизовать специалистов, имеющих опыт внедрения хозрасчета и проверки рублем в других ведомствах и организациях, на помощь дорожному хозяйству. Коллективы Автодора должны организовать бригады этих специалистов, которые в порядке общественной работы пойдут в дорорганы инструктировать и помогать перестройке дорожной системы на началах хозяйственного расчета. Коллективы Автодора должны суметь вовлечь в эту работу всех кредитных работников, которые могут быть в этом полезны.

Немедленную помощь могут принести коллективы Автодора в организациях промышленного строительства и на новостройках. По сравнению с дорожным строительством эти стройки далеко ушли вперед в отношении внедрения хозрасчета, ликвидации обезлички и перехода на бригадный метод работы. Автодор должен перенести опыт промышленного строительства в дорожное хозяйство.

Вокруг почти всех новостроек проклады-



Одна из весьма убедительных витрин на выставке по борьбе с бездорожьем в Москве

ваются шоссейные под'ездные пути. При помощи автодоровской общественности нужно сомкнуть массу дорожных рабочих с рабочими промстроек и организовать между ними социалистический обмен опытом.

Автодор может и должен помочь и возглавить переход дорожного хозяйства на новые рельсы, на рельсы хозяйственного расчета.

С. Р. Лифшиц

ВРЕМЯ НЕ ЖДЕТ — ЗА РАБОТУ!

БОГАТЕЙШИЙ край Советского союза — Дальний Восток требует для быстрейшего развития участия всех общественных сил края.

Не может быть ни одной общественной организации, которая бы ни принимала активного участия в развитии края. Однако Автодор является исключением из этого правила.

Знают ли широкие массы трудящихся о существовании этой организации? Имеются ли отделения и коллективы общества во всех районах, на всех предприятиях, в войсковых частях, совхозах, МТС и колхозах? — Можно прямо сказать, что автодоровской организации на Дальнем Востоке не чувствуется.

В ряде районов нет отделений о-ва, а коллективов насчитывается всего лишь несколько. Какое участие Автодор принимает в проведении важнейших хозяйственно-политических кампаний края? Что сделал Автодор в весеннюю посевную кампанию по подготовке к уборочной, в организации дорожных работ, в налаживании работы автотранспорта, в борьбе за экономию горючего?

Мобилизованы ли широкие массы трудящихся

по линии автодоровской общественности на борьбу за выполнение директив партии и правительства в области промышленности? — Нет!

Автодор на Дальнем Востоке не выполняет основных задач, стоящих перед обществом. Надо немедленно встряхнуть Автодор — спать не время. Автодор должен занять свое место в перестройке народного хозяйства края. Надо немедленно оздоровить краевой совет, влить в него свежие, работоспособные силы. Организовать во всех районах отделения о-ва, организовать коллективы на всех предприятиях, в войсковых частях, совхозах, МТС и колхозах. Не должно быть ни одного трудящегося вне рядов Автодора. Все совхозники, колхозники должны стать активными членами о-ва.

Время не ждет, — немедленно за работу! Автодоровцы должны оправдать свое пребывание в рядах боевого о-ва Автодор активной работой.

В. Дмитриев

Хабаровск

О НЕУДАЧАХ АСФАЛЬТОВОГО СТРОИТЕЛЬСТВА 1930 года В МОСКВЕ

ВОПРОС, поставленный в статье М. Файнгара „Виноваты ли нефтяные асфальты в разрушении московских мостовых“ (см. журнал „За Рулем“ № 15), можно было бы задать прямолинейно, если бы строители не располагали никакими возможностями для предварительного суждения о качествах хорошего битума. В действительности были применены имеющиеся приемы распознавания общих технологических свойств битумов, которые показали, что нефтяные битумы в общем удовлетворяют установленным технологическим испытаниям, лишь несколько уступая нашим естественным и заграничным нефтяным битумам.

В противоположность этому напомним, что в 1926 г. при постройке асфальтового участка на Ленинградском шоссе на нефтяном битуме эти испытания не были своевременно произведены. Впоследствии оказалось, что битумы совершенно не удовлетворяют элементарным технологическим требованиям и самый участок через 2—3 месяца разрушился.

Заданный в статье вопрос было бы как раз уместно задать в 1926 г. и очевидно тогда был бы получен утвердительный ответ (без особого углубления в детали вопроса). Теперь же дело значительно сложнее, так как нефтяные битумы удовлетворяют общим технологическим требованиям¹, а улицы все-таки получились плохие.

В связи с этим надо ставить вопрос не так, как он поставлен М. Файнгаром, а по следующей схеме:

1. Можно ли сравнивать наши новые нефтяные битумы с естественными, а также заграничными, хорошо зарекомендовавшими себя на практике?

2. Как приспособиться к нашим не вполне совершенным нефтяным битумам, чтобы результаты были удовлетворительными?

3. Имели ли у нас место другие недостатки строительного характера, и как их устранить?

Разберемся по порядку во всех этих вопросах.

О СРАВНЕНИИ НЕФТЯНЫХ И ЕСТЕСТВЕННЫХ БИТУМОВ

Произвести сравнение материалов — это значит изучить их. Изучение материалов производится в лаборатории и в поле при их действительной службе. Лабораторное изучение состава и свойств битума мыслимо в следующих направлениях:

а) изучение вещества с химической стороны;
б) с дорожно-технологической стороны, т. е. изучение материала особыми лабораторными методами, более или менее воспроизводящими те условия, при которых материал будет слу-

жить в дороге и, наконец, в) полевое изучение, т. е. наблюдение над службой материала в дороге в течение значительного срока.

ИЗУЧЕНИЕ БИТУМОВ С ХИМИЧЕСКОЙ СТОРОНЫ

Битум с трудом поддается определению его состава и свойств в химическом отношении по той причине, что он не представляет собой одного вещества с определенным молекулярным составом, но является смесью большего числа веществ, каждое из которых имеет свое особое место и особую формулу в органической химии. В отношении состава необходимо отметить важный факт неоднородности битумов, идущих под одной и той же маркой. На всяком не вполне совершенном производстве выпускаются неоднородные партии товара. Свойства битума из одной бочки отличаются от свойства битума из другой. Это происходит из-за отсутствия слива битума при его выпуске с завода в один общий сливной бак, где весь материал перемешался бы и приобрел однородность.

А что происходит, если неоднородный материал попадает в дорожную одежду? Мы не ошибемся, если скажем, что это самое худшее, что может быть, так как неоднородные битумы придают дороге разную прочность.

Если нам предлагают два материала: один однородный, а другой неоднородный, причем первый несколько хуже, чем второй, мы все же выбираем первый. От неоднородного материала происходит неравномерный износ одежды, т. е. слабые места изнашиваются скорее, чем крепкие, а износ слабых мест вызывает преждевременный износ соседних крепких мест.

Естественные и американские нефтяные битумы отличаются большей однородностью, чем наши нефтяные битумы.

Имеются ли в настоящее время удовлетворительные методы изучения химического состава битумов? На этот вопрос можно дать только отрицательный ответ. Ни в общей, ни в коллоидной химии нет еще подходящего мерил для суждения о качествах битумов, а потому приходится искать ответа в области технологии.

ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЕ ИЗУЧЕНИЕ БИТУМОВ

Технологические методы имеют целью воспроизвести в лаборатории те условия, в которых протекает служба битумов в дороге. Они являются опытными и более грубыми, чем методы аналитической химии, однако более плодотворны для изучения битумов. Изучать битумы в технологическом отношении можно в следующих направлениях:

1. Изучение величин вязкости битумов при разных температурах, и наоборот, изучение температур, при которых битум имеет ту или другую величину вязкости. Это имеет значение для выбора такого битума, который не размячался бы при жаре и не становился хрупким

¹ Союзнефть с 1926 г. сделал большие успехи и выпускает теперь битумы для асфальтовых дорог с правильной общей технологической характеристикой, которую вкратце можно определить так: большая растяжимость битума—30 см (обеспечивает сцепление с камнем и упругость), средняя вязкость 40—70 (при которой асфальт не ломается зимой и не тает летом), низкая температура размягчения 37—45° Ц (дает удобство для работы, т. е. асфальтовая смесь не застывает слишком быстро).

при морозе. Напомним, что разница между летней и зимней температурами, напр. в Московской области, доходит до 70°C. Изучение величин вязкости битума при разных температурах и обратно имеет центральное значение и в достаточной мере разработано, причем в последнее время Гепфниером и Метцгером в Германии предложен более глубокий метод такого изучения.

2. Изучение сцепления битума с каменными материалами важно потому, что сцепление позволяет рассчитывать на связь каменных частиц одежды между собой при различных температурах.

Самое сцепление битумов с каменными материалами косвенно определяется растяжимостью битума, т. е. длиной нити, которая получается при разрыве образца битума стандартной формы в стандартных условиях. Другие методы, позволяющие непосредственно определить сцепление, еще недостаточно разработаны.

3. Изучение водостойкости и погодоустойчивости особенно важно для дорог. Изучение водостойкости дает возможность проверить, не получается ли эмульсирования битума при действии на дорогу воды, которая, содержа щелочи (известь и аммиак), является омылителем по отношению к жирным кислотам битума, т. е. благоприятствует растворению битума в воде и последующему размыву его и разрушению дороги. В некоторых случаях нефтяные битумы оказались не водостойчивыми.

Изучение битумов в отношении погодоустойчивости, или как иногда называют это свойство — „способностью к старению“ —, имеет то значение, что дорога может не разрушиться тотчас после постройки, но разрушение может начаться в дальнейшем при изменении битума в худшую сторону. „Старение“ происходит как вследствие действия погоды, т. е. перемены температуры и пр., так и влияния солнечного света (в особенности ультрафиолетовой части спектра).

Методика изучения водостойчивости и погодоустойчивости окончательно еще не разработана. Для этой цели применяется метод омыления, простого нагревания, всевозможные погодомеры¹. Все эти методы в применении к битумам еще недостаточно разработаны, а потому базироваться на них не представляется возможным. Таким образом, из сказанного следует, что изучение технологических свойств

¹) Испытание погодомером дает характеристику реакции любого материала на влияние погоды в течение нескольких недель. Испытание, производимое на открытом воздухе требует нескольких месяцев, а может быть и нескольких лет.

подвинулось значительно дальше, чем химические, но еще далеко до окончательного завершения. Эти методы для полной оценки и сравнения битумов из новых месторождений еще не установлены; их надо многократно изменять, изучать и развивать.

ПОЛЕВОЕ СРАВНЕНИЕ БИТУМОВ

Оно заключается в наблюдении над службой одежд, в которых применены изучаемые битумы. Это вернейшая оценка качеств разных битумов, однако она требует многочисленных опытных участков, построенных по известной программе, и значительного срока времени для проверки (случай быстрого разрушения вследствие явных де-

фектов исполнения или дефективных материалов исключаются).

Есть ли какая-нибудь уверенность, что наши нефтяные битумы окажутся столь же стойки во времени, как естественные битумы, т. е. прослужат ли они 10—25 лет, как полагается для асфальтовой дороги? Мы думаем, что никто не решился бы по этому вопросу высказаться в настоящее время

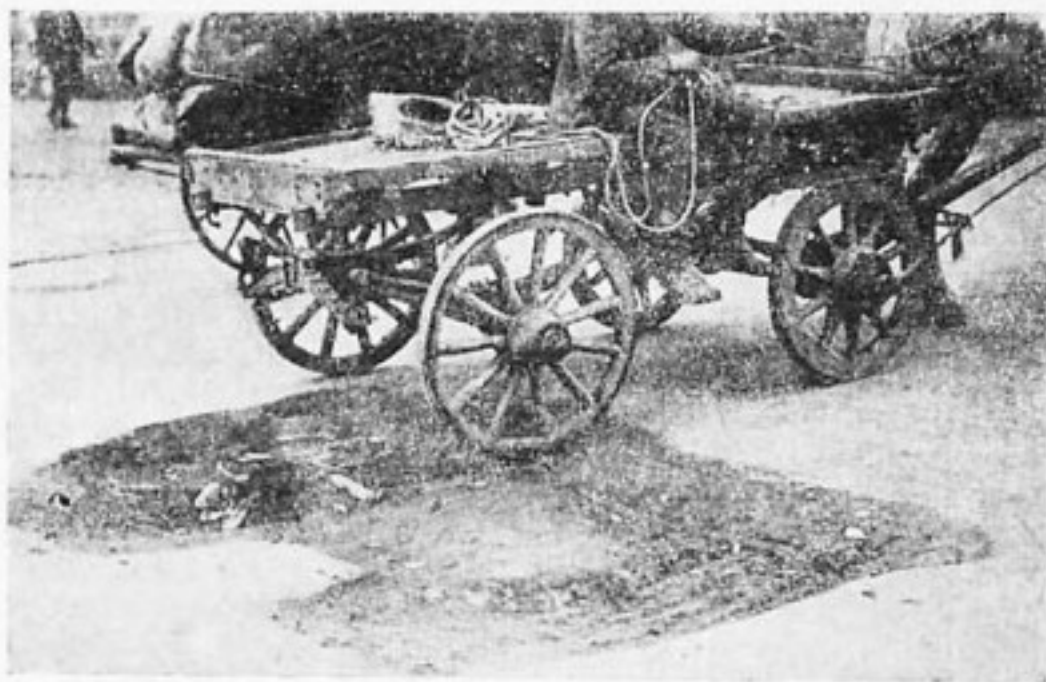
в положительном смысле. Время, измеряемое сроками в 5—10 и больше лет, — лучший оценщик в таком вопросе.

МОЖНО ЛИ ПРИМЕНИТЬСЯ К НЕСОВЕРШЕННЫМ БИТУМАМ?

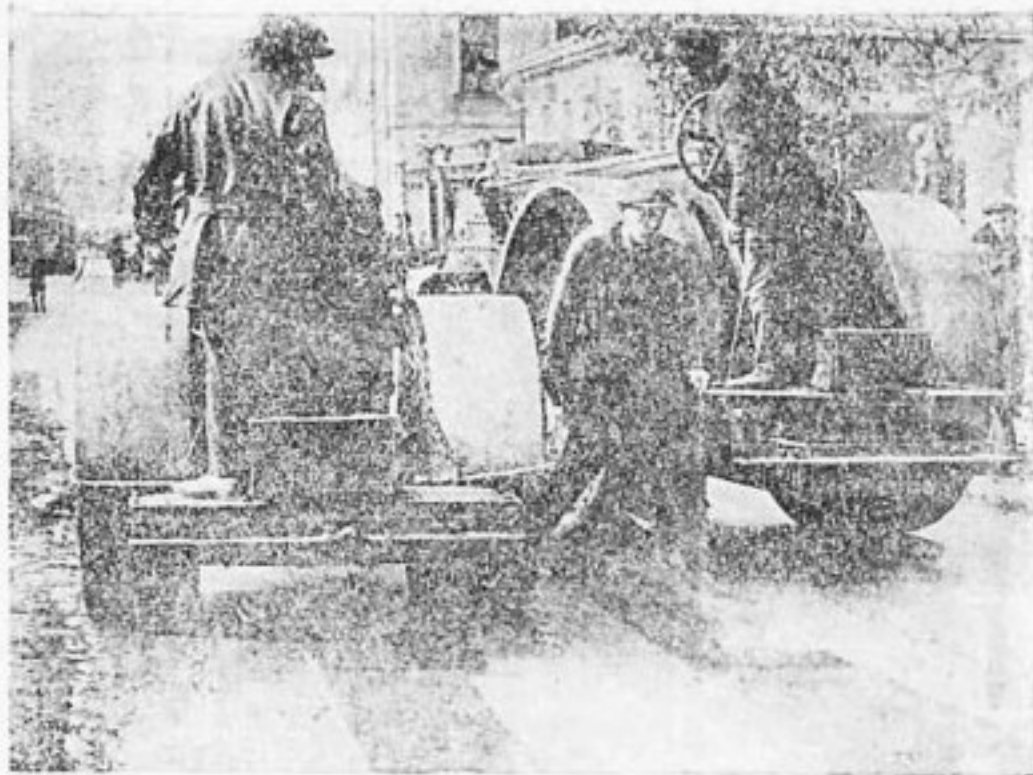
Допустим, что все несовершенство нефтяного битума заключается в его неоднородности. Можно ли применить к неоднородному материалу?

Можно, но это требует особых мер и особого внимания. Союзнефти следует подумать об этом.

Допустим, что битум однороден, но качества его невысоки. Что делать в этом случае? Здесь мы уже подошли к рецептуре, т. е. к проектированию смеси. Здесь центр тяжести заключается в удачном сочетании битумов и минеральных материалов. При хорошем битуме можно получить плохую смесь, и при менее хорошем — удовлетворительную, все в зависимости от качеств минеральных материалов и пропорций отдельных фракций, особенно от качества и количества порошкообразного заполнителя. Как на пример укажем, что деготь хотя и значительно уступает битуму, может при правильном применении дать дегтевый бетон очень хорошего качества (как практикуется в Германии).



Разрушение асфальтовой мостовой на многих улицах Москвы через несколько недель после постройки.



Укатка асфальтовой одежды моторными катками

ДРУГИЕ НЕДОСТАТКИ АСФАЛЬТОВОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

Какие требования предъявляются к производству асфальтовых дорог?

1. Применение однородных и чистых, т. е. незагрязненных минеральных материалов. Это требование часто не удовлетворяется — валунный камень разнородный, материалы загрязняются посторонними веществами, песок глинистый.

2. Правильная, в отношении формы, бойка щебня и мелкого каменного материала. Это требование также не всегда выполняется, так как многие камнедробилки дают материал плоской формы.

3. Тщательная грохотка каменных материалов. Не всегда выполняется, так как в готовых смесях часто попадают частицы несоответствующей крупности.

4. Отсутствие перегрева или недогрева составных частиц смеси, правильное их отмеривание. Не всегда выполняется; были даже случаи, что перегретый, т. е. испорченный материал, вместо того, чтобы быть выкинутым, употреблялся в дело. Правильное отмеривание также грешит.

5. Наличие достаточного машинного парка и прочего оборудования. Выполняется не в полной мере.

6. Принятие мер улучшения подстилающего грунта в тех случаях, когда он неудовлетворителен. Эти меры почти никогда не применялись.

7. Хорошо исполненное основание. Не всегда выполняется. Качество цементнобетонных работ невысокое (кирпичный щебень применять не следовало бы); имеет место неправильная пропорция воды, особенно при выливании воды от промывки смесителя прямо в земляной ящик. Отсутствует поливка водой дна ящика в случае песчаного грунта (необходимо в сухую погоду).

8. Хорошая связь асфальтовой одежды с основанием. Не всегда имеет место. Отсутствует необходимая шероховатость поверхности бетонного основания, и, что еще хуже, на бетоне имеется пыль, недостаточно сметаемая.

9. Уплотнение смеси при укатке и такая укатка, которая не оставляла бы волн на поверхности. Уплотнение не всегда хорошее, что показывает недостаточный объемный вес образцов, вынутых из одежды. Имеет место волнистость, которую вообще очень трудно избежать, особенно на узких проездах, где невозможна поперечная или косая укатка; волнистость хорошо видна вечером при освещении автомобилями.

10. Правильная проектировка улиц и площадей в продольном направлении. Не всегда выполняется. Встречается недостаточный продольный уклон, или наличие западин, при отсутствии ливнеотводов, вследствие чего дождевая вода задерживается на поверхности асфальта до тех пор, пока не испарится; наличие же постоянной влажности вредно для асфальта.

Перечисленные нами главные факторы и сложность осуществления их в условиях производства, при недостаточном техническом персонале и к тому же малоопытном — являются наряду с указанными недостатками битумов главными причинами разрушения асфальтовых одежд в Москве и других городах.

Проф. К. Купрянов

В нашем журнале неоднократно освещалось положение автодизелестроения за границей, и ставился вопрос о создании советского автодизеля. В настоящее время необходимость реальной постановки вопроса об автодизелестроении в Советском союзе окончательно назрела. В связи с этим редакция „За Рулем“ БЛИЖАЙШИЙ НОМЕР ЖУРНАЛА ПОСВЯЩАЕТ ЛЕГКИМ ДИЗЕЛЯМ И ПРИМЕНЕНИЮ ИХ В АВТОТРАКТОРНОМ ДЕЛЕ.

Кроме этого один из очередных номеров „За Рулем“ будет посвящен ПОДГОТОВКЕ И ИСПОЛЬЗОВАНИЮ АВТОКАДРОВ, а также вопросам эксплуатации автотранспорта.

Авторы и читатели, присылайте материалы к этим специальным номерам.

НУЖНО НАЙТИ ДЕШЕВЫЕ СПОСОБЫ ПРОИЗВОДСТВА АСФАЛЬТОВЫХ ДОРОГ

НИКТО, пожалуй, не станет спорить против того, что в настоящее время строить в Москве исключительно асфальтовые покрытия улиц не следует. За это говорит и неупорядоченность городских подземных сооружений, и отсутствие у нас достаточного опыта по устройству асфальтовых покрытий более дешевого и рационального типа, чем литой асфальт. В этом нас убеждает печальный опыт МКХ 1930 г.

С другой стороны, не отрицая прекрасных качеств брусчатых мостовых, какими, впрочем, должны обладать и клинкерные, нельзя обойти молчанием тех громадных капиталовложений, которые придется сделать, чтобы заменить в Москве булыжную мостовую брусчаткой. Булыжной мостовой в Москве около 11 млн. кв. м для замены ее брусчаткой стоимостью в 28 рублей за кв. м придется затратить около 300 млн. рублей. При распределении этих расходов на 3 года (согласно постановления июньского пленума ЦК партии) ежегодное капиталовложение составит 100 млн. рублей, что вряд ли будет под силу даже бюджету Москвы. Кроме того потребуется около 2 млн. куб. м околотопо камня, заготовка которого вызовет огромную затрату рабочей силы, не считая загрузкой дефицитного железнодорожного и гужевого транспорта перевозкой дополнительных 5 млн. т камня.

Не прибегая к коренному переустройству московских булыжных мостовых, можно, конечно, добиться значительного их улучшения, если заменить обычное заполнение между камнями каким-нибудь связующим раствором. Верхнюю поверхность, после ее выравнивания, надо покрыть тонким слоем асфальта, что значительно приблизит ее к асфальтовым дорогам, оставляя в то же время типом легко разборной мостовой на случай необходимости произвести ремонт под землей.

Еще в 1928 г. главный инженер дорожного управления Саксонии Клюге, приглашенный Цудортрансом в качестве консультанта, в своем докладе о применении новейших типов и методов постройки усовершенствованных дорожных покрытий в условиях СССР, указал, что корка из литого асфальта толщиной $1\frac{1}{2}$ см и больше (в зависимости от грузонапряженности) пригодна для покрытия неровной мостовой, причем предварительно пустоты мостовой выскребываются и заполняются той же смесью, но содержащей сравнительно больше гравия и меньше асфальта.

В данном случае асфальт служит вязущим средством для сцепления каменного скелета, который и должен сопротивляться износу. Это сопротивление, так же как и сохранение профиля мостовой, будет значительно совершеннее, чем у обычной мостовой, благодаря передаче давления и ударов соседним камням и уменьшению среднего давления на основание. Кроме того булыжные мостовые станут беспыльными, бесшумными и водонепроницаемыми, что должно благоприятно отозваться на городской

санитарии и на сохранности экипажей. Однако надо иметь в виду, что асфальтовая корка не должна размягчаться летом и не быть слишком хрупкой зимой, чего не так легко достигнуть при литом асфальте.

Ленинградский облдортранс в 1930 г. под руководством областной дорожной испытательной станции сделал опыт улучшения существующей мостовой на протяжени 9 км Ораниенбаумской дороги, уложенной в 1929 г. на старом избитом шоссе незначительной толщины. Весь процесс улучшения булыжной мостовой заключался в том, что на ее поверхности без предварительного мелкого ремонта рассыпался сравнивающий слой щебенки размерами до 40 мм и затем производилась двойная поверхностная обработка горячим битумом и щебнем размером в 17—32 мм после предварительной укатки сравнивающего слоя. Окончательно укатанная поверхность обработанной этим способом булыжной мостовой ничем не отличается от шоссе с поверхностной обработкой и держится удовлетворительно.

Ленинградский опыт обошелся по местным ценам в 1 р. 72 к. за 1 кв. м и, конечно, может быть удешевлен при правильной организации и механизации работ.

В текущем году Научно-исследовательский автомобильно-дорожный институт при Главдортрансе РСФСР (ГИАТ) ставит в Москве опыты по улучшению существующей булыжной мостовой с поверхностной обработкой холодным асфальтом, при чем ленинградский опыт будет полностью учтен. Попутно будут испытаны различные материалы для сцепления отдельных камней скелета мостовой между собой (битумирование, цементирование и силикатирование) в поисках наиболее совершенного с технической точки зрения и наиболее дешевого с экономической — способа обработки существующих булыжных мостовых.

Для улучшения московских мостовых можно также применить асфальтовые плитки, которые были уложены в прошлом году на Интернациональной улице и служат хорошо. Чтобы они не были скользкими, их можно делать рифлеными. Под плитками надо устраивать бетонное основание, чтобы позволить укладывать их только на улицах, где подземное хозяйство Москвы в порядке. Чтобы не расходовать дефицитного цемента, можно бетон под плитки делать из силикатированного известняка, который, вероятно, обойдется дешевле цементного бетона, не уступая ему по качеству и даже, судя по службе силикатированных шоссе, превосходя его.

Сейчас необходимо, не откладывая этого дела, созвать компетентное совещание и поручить ему тщательно обсудить, учитывая в первую голову экономику, все доводы „за“ и „против“ каждого из предлагаемых способов улучшения дорожного хозяйства Москвы.

С. Шеляпин (ГИАТ)

ТРЕБУЕМ НЕФТЯНОЙ АСФАЛТ ХОРОШЕГО КАЧЕСТВА

ИНЖ. М. Файнгар в своей статье касается лишь роли нефтяного битума для асфальто-бетонной высшей формы черных дорог, совершенно не касаясь черных дорог облегченного типа, не требующих дорогостоящих и пока только импортных асфальто-бетонных установок.

Причина ясна: весь сыр-бор загорелся из-за разрушения мостовых Москвы и частично Харькова, построенных при участии иностранцев, в то время как ряд дорог, построенных без участия иностранцев, вполне удовлетворительно несет свою службу.

М. Файнгар прав, что наши нефтяные битумы вполне годны для дорожных работ, но в своей статье он не подчеркивает, что эти битумы должны быть определенных качеств. На деле нефтяники широко допускали несоответствующую действительности маркировку и, к нашему позору, иногда приходилось проверять каждый бидон или бочку.

Чтобы эти факты не повторились в 1931 г., Московский отдел коммунального хозяйства завел в Баку своего представителя, который следит за правильной маркировкой отправляе-

мого в Москву битума. И все же, несмотря на это, на днях бакинцы ухитрились обойти его и послать в Москву шесть вагонов браку.

Наконец для широкой автодорожной общественности небезынтересно знать, что до сих пор у нас для дорожных целей употреблялся главным образом бинагадинский битум. При наших темпах дорожного строительства его нехватает. В результате совместными усилиями нефтяников и дорожников в этом году изготовлен ряд новых битумов, которые использованы при постройке специальных опытных участков в Баку, Грозном и других местах Союза. В случае удачи еще более возрастет значение советских дорожных битумов. Кроме того мы впервые применили в дорожном деле парафинистые битумы Грозного.

Теснейшая связь техники с наукой, идущей на службу производству, глубокая лабораторная проработка технических вопросов дорожного строительства, поддержка здоровой инициативы, широкая техническая пропаганда — обеспечат нам победу и на этом фронте.

Холодилин

ПОРА И НА СЕБЯ ПОСМОТРЕТЬ!

Ответ редакции газеты „Гудок“

В ОДНОМ из августовских номеров газеты „Гудок“ в отделе „Обзор печати“ появилась статья под названием „Упорное молчание“. В этой статье указывается, что журнал „За Рулем“ недостаточно освещает на своих страницах подготовку кадров.

Можно ли говорить об „упорном“ молчании, когда даже из самого обзора видно, что в течение 7 месяцев в 14 вышедших номерах журнала напечатано много заметок о подготовке кадров, помещен большой материал бригады, организованной „За Рулем“, о работе ЛАДИ, статья о Московском автотракторном институте и т. д.

По последнему постановлению ЦС Автодора журнал „За Рулем“ перестраивается в сторону значительного усиления чисто технических отделов, и большую часть страниц журнал отводит и будет отводить популярно-техническим статьям по автотракторному и дорожному строительству. Несмотря на это редакция согласна, что освещение вопросов подготовки кадров в журнале можно и нужно значительно усилить по сравнению с тем, что было до сих пор. Это уж проводится и кроме того в плане ближайших номеров журнала намечен специальный номер, посвященный вопросам эксплуатации и подготовки кадров.

Одновременно мы считаем нужным отметить замечательное поведение и самой газеты „Гудок“. Как известно, газета „Гудок“, единственная в Союзе массовая ежедневная газета, имеющая задачей освещать на ряду с вопросами железнодорожного и водного транспорта и вопросы местного транспорта.

За период, который указан в „обзоре печати“ „Гудка“, вышло в свет всего лишь 14 номеров журнала „За Рулем“ (журнала, а не газеты, т. е. органа печати, который в течение месяца

после сдачи материала в набор набирается, печатается и брошируется, и срочный материал, помещенный в нем, стареет (теряя 50% своей оперативности) и 200 слишим полноценных номеров газеты „Гудок“, большой ежедневной газеты, имеющей в тысячу раз большие оперативные возможности, чем журнал.

Если внимательно просмотреть комплект газеты „Гудок“ за указанное время, то окажется, что вопросу подготовки автомобильных и дорожных кадров в 200 номерах газеты не уделено и половины того внимания, которое уделит этому вопросу журнал „За Рулем“.

Игнорирование в газете вопросов подготовки кадров увенчалось зато большим обзором печати, в котором освещение вопросов подготовки кадров, по видимому, возлагается целиком на журнал „За Рулем“.

А как же вы, товарищи из „Гудка“? Намерены ли вы сами широко освещать эти вопросы на страницах газеты? В частности, хорошо было бы, если газета помогла бы бороться и с неполадками ЛАДИ, со срывом учебы в московском автодорожном институте, с неполадками в заочном обучении и проч. и проч. Это имело бы большое значение.

Все то, что написано в „обзоре печати“ „Гудка“, целиком, если не в большей мере, относится и к самой газете „Гудок“.

Мы рекомендуем газете „Гудок“ в ближайшие дни дать несколько специальных полос, посвященных проблеме автодорожных кадров и также регулярно и полно освещать эти вопросы на своих страницах. И журнал „За Рулем“ и газета „Гудок“ должны, дополняя друг друга, драться на этом ответственном участке фронта местного транспорта.

Редакция.

РАКУШЕЧНЫЙ ИЗВЕСТНЯК — ПРЕКРАСНЫЙ МАТЕРИАЛ ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ДОРОГ

Широко развернем обмен местным опытом по дорожному строительству

ЧАСТО на страницах наших журналов помещаются статьи с описанием новых дорожных материалов и методов, применяющихся за границей и к сожалению, в них очень мало сведений о ценных опытах отдельных наших районов и работников.

В последней статье проф. Купреянова в № 15 журнала „За Рулем“ („Использование местных материалов для устройства дорог“) говорится и об „оолитовых известняках графства Оксфоршайр“, и о „сульфит-целлюлозном щелоке“, применяемом в Швеции, но... лишь в заключении упомянуто о дорогах с ракушкой и гравием в Северо-кавказском крае, да и то упомянуто как об „исследовательских работах“, хотя дороги с ракушкой и гравием на Северном Кавказе практически строятся уже в течение 3 лет с благоприятными результатами.

Что мы имеем в Баку?

Мягкий ракушечный известняк, добытый в бакинских карьерах, в течение ряда лет честно выносит движение советских тяжелых грузовиков, дорог и арб по промысловым дорогам Азнефти.

Из отбросов бакинских карьеров (остатки после разработки строительного камня), десятилетиями скоплавшихся в карьерах и загромаждавших их, с 1925 г. построены десятки километров дешевых и удобных дорог, сыгравших не последнюю роль в выполнении Азнефтью пятилетки в 2¹/₂ года.

В разных случаях применялись разные методы:

1. Укатанное щебеночное шоссе из известняка покрывали тонким слоем гравия, предохраняя таким образом мягкий известняк от истирания.

2. Шоссе из известняка поливали нефтяными остатками, сохраняя таким образом в дорожной одежде продукты разрушения ее (способ мало отличающийся от оксфоршайрского).

3. Тот же щебень употребляли для устройства основания под асфальто-бетонное покрытие, достигнув возможности строить асфальто-бетонные дороги по цене в 3 раза более низкой, нежели в Москве.

4. Построили десятки километров дешевых гравийных дорог, из которых 18-километровая дорога от станции Эйбат до Пушкинских промыслов уплотнялась деревянными утюгами и проездом 5-тонных грузовиков, развозивших по дороге гравий. Дорога эта уже в течение 4 лет при интенсивном движении находится в хорошем состоянии.

5. Полностью использовали кирпичный бой и брак кирпичных заводов, покрывая такие дороги несущим слоем из щебня стекловидного (спекшегося) кирпича или гравием.

6. Уплотняли шоссе огарками серного колчедана, поливали отработанной водой нефтеперегонных заводов.

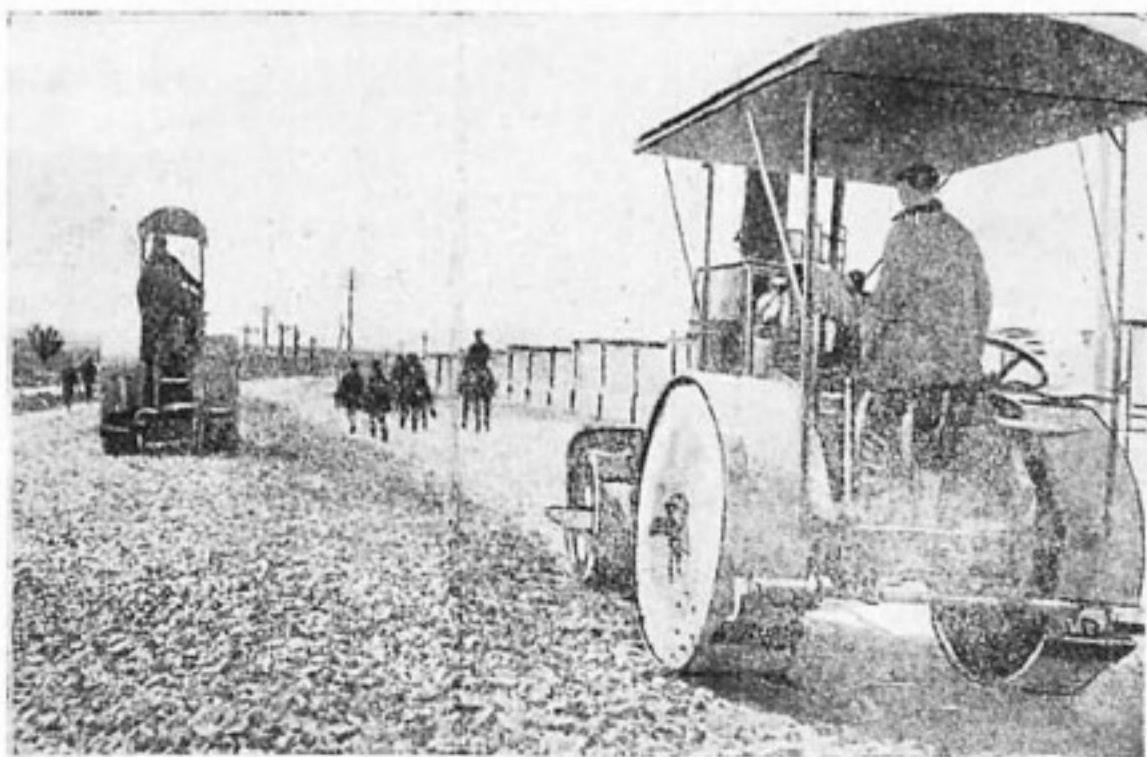
7. Впервые в Союзе применили нефтяной битум, построив исключительно своими силами очень дешевые и удовлетворительные асфальто-бетонные дороги, используя в асфальто-бетонной смеси в значительной доле местные материалы (песок, гравий, известковый порошок).

8. Впервые в Союзе использовали булыжные мостовые и качестве основания для асфальто-бетонного покрытия.

Наконец особенного внимания заслуживает опыт улучшения булыжных мостовых путем создания на них несущей поверхности из тонкой щебеночной корки, пропитанной битумом. Этот опыт хотя и не дал благоприятных результатов, так как применяли битум с малой пенетрацией и щебень, неочищенный от каменной пыли, но по своей идее он заслуживает большого внимания, так как не требуя механического оборудования, при весьма ничтожных затратах, он может дать реальную возможность в 3-4 года полностью изменить булыжное лицо наших городов на асфальтовые, освобождая основные средства на сооружение высококлассных дорог.

Мы полагаем, что если наши дорожные авторитеты внимательно присмотрятся к повседневной работе нашей дорожной армии, они сумеют найти бесчисленное количество ценных практических идей и фактов. Это, понятно, не исключает необходимости широкого применения и использования высоких образцов иностранной практики.

И. И. Малицкий



На строительстве гудронированных шоссе в Армении

КАК АТИ ПОДГОТОВИЛСЯ К НОВОМУ УЧЕБНОМУ ГОДУ

В БЫВШЕМ Ломоносовском институте, а еще ранее в Комиссаржевском училище, училось, примерно, 300—350 человек; теперь в том же здании помещается 4 вуза, 2 рабфака, всего около 6 000 студентов. 300 и 6 000! Уплотнение в 20 раз.

Один из этих четырех вузов — Автотракторный институт.

Начался новый учебный год. Подготовка как будто в основном проведена. Составлен твердый учебный план, подобран преподавательский состав и руководители практикой. Но остаются „мелочи“, ужасные „мелочи“, которые создают отвратительные условия для учебы студентов.

В этом году вводится метод лабораторной проработки учебного материала, который заключается, главным образом, в самостоятельной, индивидуализированной работе студента с книгой. Это значит, что студенту нужна книга и помещение для бригадных занятий. Книг нет. Институтская библиотека не имеет возможности удовлетворить даже половину требований на книги. Новые учебники не закуплены. Точно так же нет тетрадей и вагманской бумаги. Писчебумажный ларек, торгующий в институте, дерет немилосердно.

Теперь о помещении. Занятия в институте идут с 8 утра и до 11 часов вечера. Четыре вуза делят здание между собой так, что ни одна аудитория ни на один час не остается свободной.

Новый набор на первый цикл дает около 280 человек. Для этих студентов помещения в самом институте нет. Им придется заниматься в помещениях, временно арендованных у других вузов или учреждений, и раз'езжать на трамвае из одного конца города в другой. О бригадных занятиях в стенах института и говорить нечего.

Кстати, о новом наборе. В условиях приема в АТИ говорится о том, что на место в общежитии большинству студентов рассчитывать

нечего. Это уже из рук вон плохо. По развешенкам ВСНХ для поступления в институт приезжают со всех концов Союза (25 мест отведено для нацмен). Значит приехавшему студенту остается или поворачивать оглобли, или идти в ночлежный дом.

Теоретическая подготовка принимаемых студентов оставляет желать лучшего. Особенно слабо подготовленные (чаще всего нацмены) будут отправлены, вероятно, на трехмесячную учебу в рабфак. Остальные сразу переходят к вузовской программе, и это условие потребует от слабо подготовленного студента вдвойне усиленной работы, которая может быть выполнена только при нормальных условиях. А нормальные условия для учебы не созданы.

Снабжение студентов промтоварами поставлено скверно (МСПО дает 20—30 ордеров на тысячу человек). В закрытом распределителе, по словам студентов, „одна зелень“. В столовой, как полагается по традиции, длинные хвосты и скверные обеды, при чем фактически у студентов АТИ своей столовой нет.

И еще „мелочь“ — у института нет своего клуба.

Большинство перечисленных серьезных недостатков упирается в факт задержки строительства нового здания института. Постройку здания предполагалось закончить к 1 сентября 1931 года. Однако, по словам зав. учебной частью, при теперешних темпах новый институт будет построен может быть к 1 сентября 1932 г.

Чем вызваны такие безобразные темпы строительства? Интересовались ли этим дирекция, профком и ячейка АТИ?

Мы верим, что с постройкой нового здания АТИ студенты получат клуб, столовую, общежитие, помещения для занятий, но сейчас они уподобляются соловьям, которых кормят баснями.

Л. Васильев

ЖУРНАЛЬНО-ГАЗЕТНОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ

С 1 сентября Акционерное издательское общество „Огонек“, издающее на ряду с другими журналами и журнал „За Рулем“, постановлением соответствующих органов переименовано в Журнально-газетное объединение.

Переименование это завершило собой уже давно происходивший процесс расширения издательской деятельности „Огонька“, ставшего в настоящее время основным типизированным издательством по массовой периодике.

В систему издательства к моменту переименования входит около тридцати массовых журналов и газет, являющихся органами крупнейших культурных, литературных, технических и др. объединений и добровольных обществ.

Журнально-газетным объединением заканчивается создание мощной технической базы; осенью будет пущена первая очередь вновь построенной журнальной фабрики, обо-

рудованной новейшими ротационными машинами. Сугубое внимание уделяется подготовке новых кадров для журнальной фабрики. Для этого отпущены особые средства.

При журналах, как и при газетах, входящих в систему Жургазобъединения, созданы кружки и активы из рабочих-ударников.

Для лучшей постановки редакционной работы издательством организуется сеть объединенных корреспондентских пунктов по СССР, а также фотокоров и спецкоров. Создается центральная справочная библиотека, фотоархив, просмотровый зал и т. д. Заканчивается перевод всех отдельных частей издательства и отдельных редакций на хозрасчет.

Организация Журнально-газетного объединения подводит мощную техническую базу под издание журнала „За Рулем“ и дает основание рассчитывать на более полное и успешное обслуживание наших читателей, рабкоров и фотокоров.

УРАЛ ТРЕБУЕТ ПРОЕЗЖИХ ДОРОГ

ГРАНДИОЗНАЯ стройка, которая происходит сейчас на Урале, имеет исключительно важное значение для всего народного хозяйства Советского союза.

Вступающие в строй и строящиеся гиганты промышленности и сельского хозяйства требуют снабжения их сырьем, стройматериалами, продуктами, промтоварами, удовлетворения культурных потребностей населения и т. д., что предъявляет повышенные требования к безрельсовому транспорту.

Дорожное хозяйство Урала представляет собой наиболее слабый участок народного хозяйства области.

Трудучастие населения в дорстроительстве установлено на 1931 г. в размере 13 600 000 руб. Из этой суммы 705 000 руб. реализуется на постройку дорог общереспубликанского и областного значения, а остальная часть должна быть освоена на приведение в проезжее состояние 3400 км районных и сельских дорог. На дорожное строительство Уральской области из госбюджета ассигновано 7 264 000 руб.

Это первые шаги в ликвидации бездорожья. Но план реализуется безобразно. На 5 июля план дорожных работ был выполнен на 0,9%.

Не лучше обстоит дело и со строительством важнейших трактов. Работы на тракте Тюмень-Тобольск, имеющем громадное значение для переброски грузов с севера Урала в промышленные районы и заброски промтоваров на север, выполнены всего на 17% и тормозятся отсутствием средств (есть случаи, когда рабочим не выдавали зарплаты за 2—3 месяца).

Работы по другому тракту Кудымкор-Менделеево выполнены на 39%, а на тракте Арамил-Тюбук на 20%, при чем на последнем работы приостановлены из-за отсутствия рабочей силы и средств.

Строительство дорог в Магнитогорске выполнено лишь на 12% вследствие неумелого технического руководства и плохой организации работ. В Челябинском районе план по трудучастию выполнен всего на 7%. В области есть и такие районы, в которых совершенно не ведутся дорожные работы, например, Батуринский.

57 районов совершенно не представили планов и поэтому неизвестно, идет ли там строительство дорог.

Со стороны многих риков наблюдалось преступное отношение к дорстроительству. Так, например, Первоуральский рик отписался резолюцией „в труддорповинности отказать“, Баженовский рик мобилизовал дормастера на посевную кампанию, и строительство замерло; Варгашинский рик сдал лесоматериал, предназначенный для постройки мостов, на постройку свинарников; пред Суханского сельсовета Карагопольского р-на выставлял „часовых“, чтобы те не пускали людей на дорожные работы, хотя население само проявляло инициативу в деле помощи строительству.

Плохо обстоит дело с кадрами. Дорожные мастера не сумели обеспечить достаточного руководства и добиться от риков выполнения постановления Уралоблсполкома. Дортехник в районе — большая редкость.

Комсомольская организация Урала занималась всеми хозяйственно-политическими вопросами кроме дорстроительства. Важнейший помощник в этом деле Автодор оказался неспособным выполнять свои основные функции — общественного толкача и популяризатора идей дорстроительства. Вся работа Автодора в лице областного и районных отделений замкнулась в рамки рабочего президиума. Актива почти нет, фактически отсутствует дорожная секция.

Дортранс не сумел поднять на высшую ступень массовую работу вокруг дорстроительства вообще и в частности вокруг трудучастия, в результате работа штабов по борьбе с бездорожьем в самый разгар строительства замерла.

Очень слабо развито соцсоревнование и ударничество, не было заострено внимания вокруг конкурса ЦС Автодора, Главдортранса и облдортранса.

В июле проделана большая работа по ликвидации прорыва. На важнейшие тракты Арамил-Тюбук, Кудымкор-Менделеево и Тюмень-Тобольск были посланы сильные бригады, состоящие из ответработников дортранса, дорстроия, профсовета и др. организаций; присланные Главдортрансом 5 студентов-общественников МАДИ посланы в районы; в 7 районах развернула работу бригада ЦС Автодора.

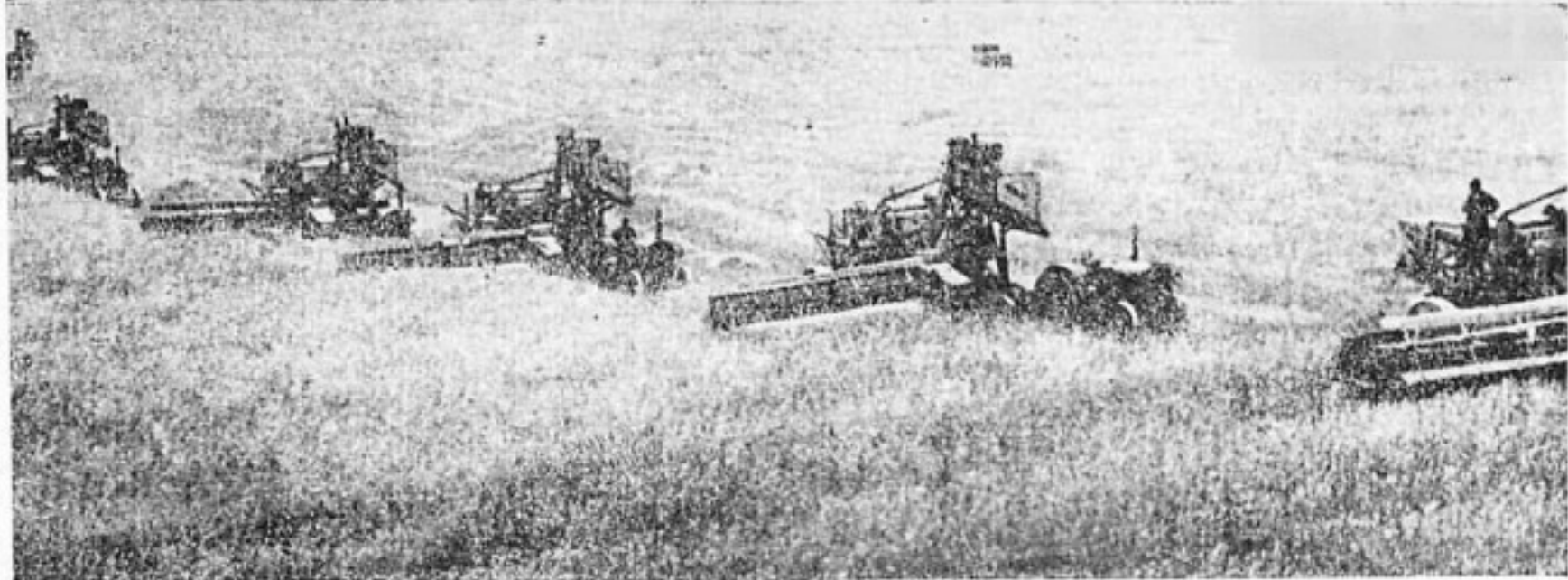
Комсомольские и партийные организации также обратили внимание на дорожное строительство. Автодорская организация взялась за ликвидацию создавшегося прорыва, организовав работоспособную дорсекцию, привлекая хозорганизации к активному участию в дорстройработах, создавая актив. Но этого мало. Главдортранс и ЦС Автодора должны обеспечить Урал техническими кадрами.

Облдортрансу и Облавтодору необходимо мобилизовать весь свой аппарат на ликвидацию прорыва, объявив поскорее ударный месячник борьбы с бездорожьем.

Члены бригады ЦС Автодора
Симонишвили, Борискин



Улучшение грунтовых дорог гравием. Засыпка колеи



Колонна комбайнов Элекского зерносовхоза за уборкой

АВТОТРАНСПОРТ НА УБОРОЧНОЙ

ПЕРВЫЙ период зерноуборочной кампании позади, целый ряд районов заканчивает вывоз зерна с полей совхозов к элеваторам и станциям железных дорог.

В связи с этим можно сделать предварительные выводы о работе автотранспорта, брошенного в количестве нескольких тысяч машин на зерноуборочную кампанию.

Прежде всего можно констатировать, что в результате продолжительной и заблаговременной подготовки к выполнению этой крупнейшей задачи и соответствующего укомплектования автоколлон — автотранспорт в районах ранней уборки с вывозкой зерна справился. Президиум ЦК Союза местрана на 15 августа постановил „поставить в качестве примера всем гаражам, конторам и правлению Союзтранса образцы героической работы транспортников на зерноуборочной, показавших на деле, по первым итогам, рекорды выполнения количественных и качественных показателей (совхозы „Красный Перекоп“, Феодосийский, им. Орджоникидзе, Тихорецкий“. Положительные отзывы о работе автоколони поступают и с мест.

Но наряду с этим зерноуборочная кампания текущего года выявила ряд моментов, отрицательно влияющих на работу автотранспорта и требующих их изучения и устранения в интересах успешного продолжения зерноперевозок.

Почти в самом начале работы по вывозу зерна раздались сигналы о недостаточном использовании в совхозах остродефицитного автотранспорта. Значительные часы простоев автотранспорта, исчислявшиеся тысячами, свидетельствовали о крупных неполадках в использовании автотранспорта. Эти сигналы подхвачены были не сразу, и потребовался сравнительно большой промежуток времени, пока автотранспорт, еще до окончания уборочной, постепенно начал выводиться из совхозов.

В чем были причины недостаточного использования автотранспорта. Вот материалы крупнейших совхозов Северо-кавказского края „Гигант“ и Кубанского.

Вследствие неблагоприятных метеорологических условий эти зерносовхозы не смогли

обеспечить автотранспорт в кратчайший срок количеством зерна, соответствующим его провозной способности. Но эта причина бы а вовсе не единственной — имевшееся зерно грузилось на автотранспорт ползучими темпами. Участки, на которые разделены поля совхозов, не были обеспечены достаточной рабочей силой, поэтому операции по погрузке требовали гораздо больше установленных по договору с Зернотрестом 10 минут, хотя по существу все они могли быть свободно уложены в срок меньше 10 минут. В тех случаях, когда перегружатель по каким-либо причинам не работал, было чрезвычайно трудно настоять на погрузке вручную тех 70 мешков, которые составляют погрузочную норму пятитонной машины. В некоторых случаях шоферы, борясь с простоями, сами грузили мешки на машину. Иногда машинам приходилось грузиться частями у разных сыпных точек. Это, конечно, также было нерационально.

Хорошо шла работа на элеваторах. Разгрузка занимала здесь 2-3 минуты и в связи с этим рабочая сила на элеваторах была загружена не полностью.

Состояние дорог в совхозах в хорошую погоду позволяет развивать значительную скорость, полностью загружать машину и т. д. Дороги широки, подъемы и спуски редки. Но условия движения по дорогам резко меняются в дождь. Баллоны превращаются в большой скользкий ком. После сильного дождя в совхозе „Гигант“ на протяжении 2—3 км в канавах дороги очутилось 7 пятитонных СПА. Своими силами машины выбраться не в состоянии. Попытки 10—12 человек вытащить машину тщетны. Под ведущими колесами образуется яма, полная воды, колеса буксуют. Приходится пользоваться в качестве буксира такой же мощной машиной.

В результате при сильных дождях машинам приходится останавливаться и ожидать, пока солнце или ветер подсушат дорогу и дадут возможность продолжать движение.

Иногда приходится подолгу ждать в пути запасных баллонов. Дело в том, что накачивание баллонов в условиях совхозов представляет

значительные затруднения. В совхозе „Гигант“ центральная стоянка машин находится на ст. Целина, отстоящей от участков работы на расстоянии до 50 км. Компрессор же для накачивания баллонов расположен на ст. Трубецкой в 22 км от Целины. Естественно, что баллону, приходится совершать за воздухом далекий путь, и это ведет к простоям. Вопрос об обеспечении компрессором пунктов стоянки машин не должен оставаться без внимания.

Количество машин в ремонте незначительно. Кроме двух-трех машин — жертв аварий, в ремонтных мастерских (если так можно назвать громадные сараи — место зимней стоянки сельскохозяйственного инвентаря) машины задерживаются не надолго. Текущий ремонт требует все же из-за отсутствия запасных частей большого напряжения ремонтных бригад, заставляя их изготавливать части.

В исключительном положении находится совхоз „Гигант“, который на ст. Трубецкой имеет оборудованные мастерские, смотровые ямы и вулканизационные аппараты. В других местах таких благоприятных условий мы не встречали.

С авариями с самого начала повели решительную борьбу. Выездная сессия народного суда приговорила одного виновника аварии к 3, а другого к 2 годам лишения свободы. Но наряду с этими мерами должна проводиться и политика поощрения и наград. А награждать есть кого. При договорной норме пробега в 30 км в течение 20 часов некоторые машины при 2 сменной работе сделали пробег около 600 км при полной сохранности машины. Положительный отзыв о работе состава автоколонн дали директора совхозов. Директор совхоза „Гигант“ жаловался только на дороговизну работ автотранспорта. При расстояниях ездки в 50—60 км в один конец расходы, падающие на перевозку зерна, значительны. У нас имеются некоторые цифры себестоимости перевозок зерна по совхозу „Балтийский рабочий“. Сопоставление этих цифр показывает, что наиболее выгодно использование тяжелых машин: стоимость машино-километра для Я — 5 т равна 61 коп., для Автокара в 2,5 т — 48 коп., для Амо в 1,5 т — 46 коп. и для машины „Форд АА“ в 1,5 т — 30 коп.

Участок бытового обслуживания автоработников совхозов слаб. Указание т. Сталина о необходимости улучшения бытовых условий не



Такой вид имеют задние баллоны грузовой машины после дождя (совхоз „Гигант“)

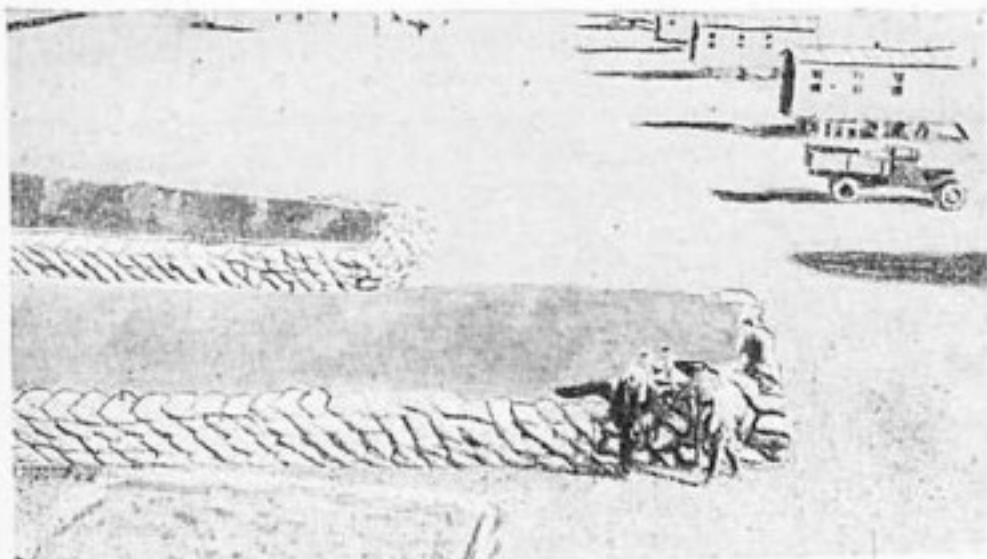
реализованы. Питание не увязано с круглосуточной работой. Ночные смены лишены возможности подкрепиться перед работой.

В общежитиях, в общем удовлетворительных, должен быть введен порядок, дающий возможность сменам отдыхать не только ночью, но и днем, а продовольственными вопросами необходимо заниматься наравне с производственными.

В колоннах развернуто социалистическое соревнование. Соревнуются бригады шоферов и ремонтных рабочих, но этого мало. Ударная, сезонная работа могла вызвать большую волну соревнования. Оплата труда в зависимости от сделанного километража создает благоприятные условия для развертывания соревнования. Его надо было возглавить, выделить лучших ударников.

Достижения автоколонн Союзтранса должны быть широко известны. Сошлемся снова на постановление президиума ЦК местрана, который считает, что каждый хозяйственник системы Союзтранса должен немедленно, в соответствии с указаниями т. Сталина, вникнуть и изучить эти образцовые участки большевистской работы автотранспорта и со всей настойчивостью перенести их во все без исключения предприятия Союзтранса“.

Добавим, что успешная работа автоколонны должна служить примером не только предприятиям Союзтранса, но и всем другим автомобильным хозяйствам Союза.



Зерно, сложенное в бунты в ожидании транспорта

СОЗДАДИМ ФОНД МОТОРИЗАЦИИ ПОГРАНЧАСТЕЙ!



Сводка № 3

Пехотная школа им. Якира вносит 215 р. 66 к.
Н.-Волжский краевой отдел Автодора вносит 1 429 р. 40 к.
Уральский облотдел Автодора вносит 5 468 р. 75 к.
Крымский отдел Автодора вносит 3 416 р. 98 к.
Ленинградский отдел Автодора вносит 5 500 р.
Автодор — ЦЧО (Воронеж) вносит 3 100 р.
Краевой отдел Автодора (Симферополь) вносит 1 030 р. 90 к.
Н-ская школа летчиков им. Мясникова вносит 333 р. 79 к.
Чувашский Автодор (Чебоксары) вносит 600 руб.
Новосибирское отд. Автодора вносит 800 р.
Северный краевой отд. Автодора вносит 2 414 р. 20 к.
Нижне-волжский Автодор вносит 700 р.

Ивановский обл. Автодор вносит 500 р.
Западный отд. Автодора вносит 250 р.
ГПУ (Ростов) вносит 8 012 р. 80 к.
Башкирский Автодор вносит 642 р. 50 к.
Сев.-кавказский отд. Автодора вносит 2 375 р.
Азавтодор (г. Баку) вносит 60 000 руб.
Сибирский отдел Автодора вносит 8 000 р.
Московский облотд. Автодора вносит 13 900 р.
Всего на текущий счет ЦС Автодора поступило 198 729 р. 16 к.

ВООРУЖИМ МОТОРОМ КРАСНОГО ПОГРАНИЧНИКА

УРАЛЬСКАЯ ОБЛАСТЬ БОРЕТСЯ ЗА ВЫПОЛНЕНИЕ ВСТРЕЧНОГО

На Урал прибыла рабочая бригада 4 ленинградских заводов, которая подняла новую мощную волну социалистического соревнования в борьбе за выполнение встречных планов сбора средств в фонд моторизации погранвойск.

Бюро райкома партии Уралмашинстроя в порядке встречного плана постановило собрать в фонд моторизации 50 тыс. руб. Рабочие кузнечно-прессовального цеха того же объединения коллективно вступили в Автодор и отчислили однодневный заработок на моторизацию пограничников. То же самое решили сделать и рабочие ремонтно-механического цеха.

Инструктор 2 района Автодора т. Рудакова, выполнив контрольную цифру в 20 тыс. руб., обязалась в ближайшие дни собрать еще 5 тыс. рублей и вызвала на соревнование всех районных инструкторов Урала.

Встречный план в 500 тыс. руб. Уральская область выполнит к 11-летию пограничных войск СССР.

ОБЯЗУЕМСЯ В ПЯТЬ РАЗ ПЕРЕВЫПОЛНИТЬ КОНТРОЛЬНУЮ ЦИФРУ

Бойцы Н-ского полка заверяют Дальневосточный краевой отдел Автодора, что они примут самое активное участие в сборе средств на моторизацию погранохраны. Вместе с тем они требуют от краевого совета и коллективов города Хабаровска по-большевистски мобилизоваться на проведение этой кампании.

Бойцы Н-ского полка обязуются намеченную в начале контрольную цифру в 300 рублей перевыполнить в пять раз.

БАКИНСКИЕ РАБОЧИЕ ПОГРАНИЧНИКАМ

Рабочие ремонтного отдела завода им. Пятакова в Баку на общем собрании постановили отчислить один процент месячного заработка в фонд моторизации погранвойск и вызвали на соревнование завод им. Октябрьской революции.

КОЛХОЗНИКИ ПОМОГАЮТ УКРЕПЛЕНИЮ НАШИХ ГРАНИЦ

Члены колхоза „Искра“ Ленинградской области пожертвовали 3 трудоводня в фонд моторизации погранвойск.

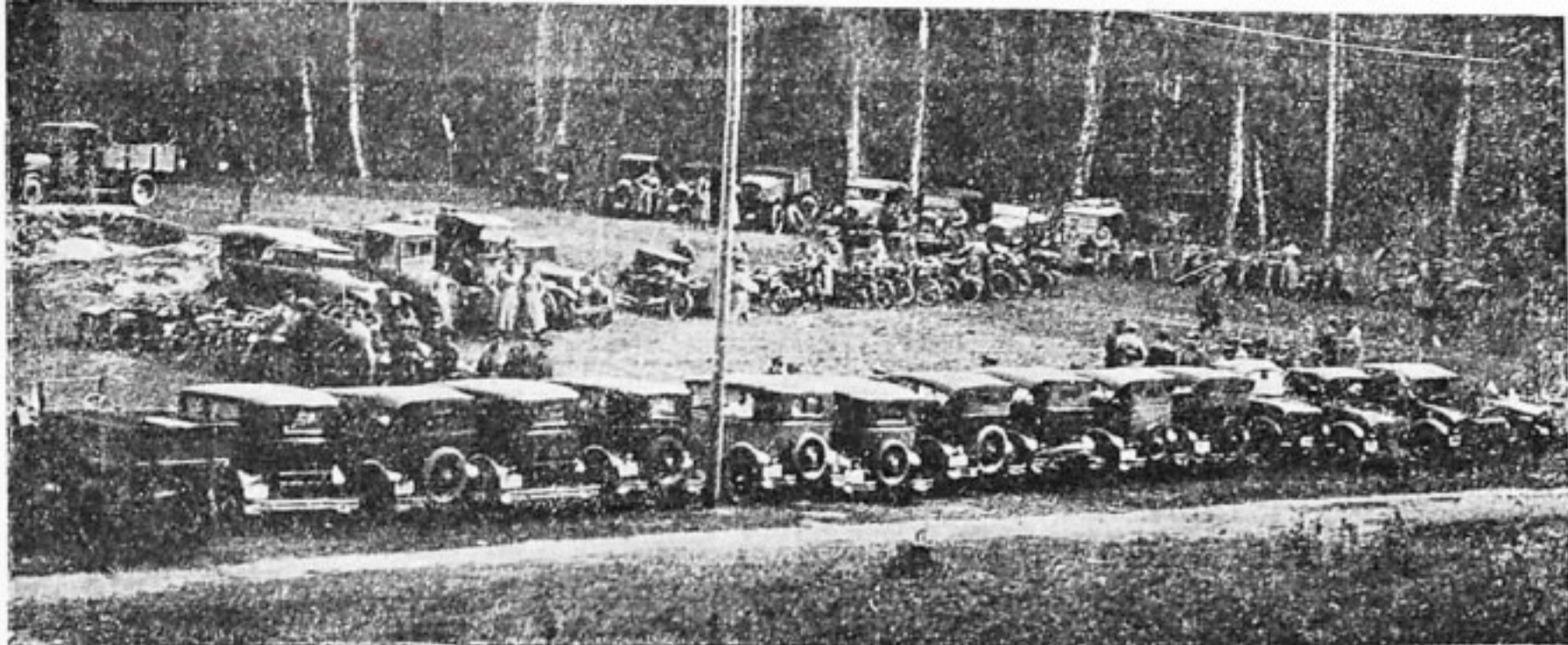
Рыбаки-колхозники острова им. Белова (Псковский район) сдали в фонд моторизации весь улов первого дня осенней путины.

БЛАГОВЕЩЕНСК ДОЛЖЕН СОБРАТЬ 10 000 РУБЛЕЙ

К сбору средств в фонд моторизации погранвойск в Благовещенске приступили недавно. Первым откликнулся коллектив рабочих и служащих 2 дорожно-строительного участка. Он отчислил однодневный заработок, проводит выходы через стенгазету, пустил подписной лист и вызывает на соцсоревнование Дальжелдорстрой.

ВОЛОГДА ОТТВЕТ

Темпы вологодской организации Автодора по сбору средств в фонд моторизации погранвойск крайне слабы. Задание — 4 тыс. руб. Пока собрано только 150 руб. Контрольная цифра до сих пор не распределена по автодорским коллективам. Недостаточное участие в кампании принимают профсоюзные и комсомольские организации.



Общий вид лагеря московского Автодора перед началом маневров

МОСКОВСКИЙ АВТОДОР ПО-БОЕВОМУ ПОДГОТОВИЛСЯ К МАНЕВРАМ

ЕСЛИ в прошлом году при формировании отряда нам пришлось исходить из наличия автодоровского барахла, из найденных на автокладбищах троекратно покрывших свои амортизационные сроки „Бенцов“, „Адлеров“, „Тальботов“ и др., то в этом году перед нами был любезно предоставлен „МАГУ“ (Московским автогужевым управлением) список новеньких „Фордов“, полученных членами Автодора.

Вот почему уже за неделю до начала маневров в лагере, где расположился авто-мотоотряд Автодора, стройной шеренгой стояло несколько десятков почти новых машин.

Мосавтодору при помощи актива удалось сформировать 3 довольно внушительных и по количеству и по качеству автомотороты в составе около 120 автомотоединиц, свыше 20 самокатчиков, одной санитарной машины, 2 агитмашин, одной дорожной машины для отряда дорожников, 2 походных мастерских, 2 хозяйственных машин и пр., уже влившихся в ряды войсковых частей красной и синей сторон и штаба главного руководства.

На этот раз несколько затянувшееся пребывание нашего отряда в лагере, в ожидании выступления в поход, дало нам возможность сильнее склотить роты, сделать заблаговременно соответствующую разбивку на красных и синих и оформить агитмашины, радиофицировать их и провести несколько пробных учебно-показательных выездов в поле.

Разумеется, что этот даже более или менее стройно сколоченный отряд не может дать того эффекта, который должен бы дать и даст в будущем подлинно военизированный отряд Автодора.

К этому мы идем, хотя медленными, но верными шагами.

Следует отметить, что в этом году оказалась весьма удачной попытка стянуть в сводный

автомотоотряд отдельные машины и мотоциклы с периферии. В сводный отряд, таким образом, вошли активисты Автодора из Твери, Серпухова, Коломны, Подольска, прибывшие в лагерь со своими машинами.

Несравненно лучше, чем в прошлом году, обстоит дело со снабжением машин запасными частями и резиной. Правда, и сейчас не было достаточно полной удовлетворенности наших заявок, но обувь удалось почти все машины.

Облотдел Автодора исправил сейчас свою прошлогоднюю ошибку и сформировал для культобслуживания колхозов и красноармейских частей две агитбригады из массовиков, лекторов, рассказчиков, юмористов, баянистов. Эти бригады, находясь при автодоровском штабе в месте расположения штаба главного руководства МВО, будут направляться агитсектором отряда в колхозы и в красноармейскую гущу по радиусу 10—15 км, чем будет достигнута возможность максимального охвата культобслуживанием местного населения, а также расквартированных в районе и проходящих красноармейских частей.

Маневры МВО начались. Автодоровский отряд только сегодня почувствовал боевую обстановку и по-боевому переключился на обслуживание нужд Красной армии и ее руководства.

Машины перебрасывают посредников на места будущих боевых операций, мотоциклисты и связисты мчатся уже со срочными донесениями, самокатчики — с важными поручениями, в походных мастерских кипит ремонтно-починочная работа, агитмашины уже успели сделать несколько выездов в район. Весь отряд окупился в ударную боевую работу.

Если этот темп будет выдержан до конца, а он должен быть выдержан, — наша задача будет выполнена.

Район маневров, 17 сентября

А. Златов



Парад колонны шестиколесных автомашин на Красной площади в Москве

УКРЕПЛЯЕМ СВЯЗЬ АВТОДОРА С КРАСНОЙ АРМИЕЙ

Автодор передал РККА первую автоколонну шестиколесных машин им. Клима Ворошилова

АВТОДОР выходит на широкую дорогу большой массовой организации, прочно завоевав свое место в социалистической стройке и в обороне страны.

5 сентября этого года автодоровская организация впервые на исторической Красной площади в Москве торжественно передавала рабоче-крестьянской Красной армии отряд шестиколесок им. Клима Ворошилова, построенный на средства автодоровских организаций.

Два года назад ЦС. Автодора и журнал „За Рулем“ начали кампанию за укрепление технической мощи Красной армии и, в частности, за снабжение ее шестиколесными машинами. Автодор развил не только политическую агитацию, но и техническую пропаганду значения шестиколесных машин в условиях наших дорог.

Стройная колонна из 30 новых шестиколесок — вещественный результат автодоровской агитации.

Открывая митинг на Красной площади перед аудиторией в 10 000 трудящихся-автодоровцев, отв. секретарь ЦС Автодора т. Фельдман подвел итоги конкретным проявлениям автодоровского энтузиазма и количеству боевых единиц, построенных на средства Автодора и переданных Красной армии.

— Мы передали этим летом Красной армии, — сказал т. Фельдман, — 11 глассеров, 15 боевых машин и сейчас передаем колонну из 30 шестиколесок. Все это — только начало большой работы по усилению боевой технической мощи Красной армии. Но не только в этом смысл военной работы Автодора. Мы расцениваем нашу организацию, как мощный технический резерв Красной армии, который усилит ее боевые ряды в часы решительных боев с врагами СССР.

Зам. председателя Автодора т. Н. В. Куйбышев, приветствуя Красную армию, заверяет

ее от имени миллиона автодоровцев, что вопросы моторизации и механизации Красной армии будут всегда стоять одними из первых в работе Автодора.

Начальник механизации и моторизации РККА т. Халепский оглашает приказ Реввоенсовета СССР, в котором выражается благодарность автодоровским организациям за передаваемую колонну шестиколесок и отмечается все возрастающая роль Автодора в деле механизации и моторизации РККА.

Представитель Реввоенсовета московского военного округа пом. командующего т. Шекочитов зачитывает приказ Реввоенсовета округа о зачислении взвода автоколонны в N-скую дивизию и объявляет благодарность Автодору от имени Реввоенсовета округа.

Делегаты частей Красной армии, принимающие отдельные взводы автоколонны, заверяют автодоровцев, что машины будут в надежных руках, и что бойцы РККА усилят свою учебу для овладения современной механизированной боевой техникой.

Митинг закончился парадом автоколонны шестиколесок и автодоровских машин.

В тот же день состоялся товарищеский вечер, на котором присутствовали представители Центрального совета Автодора, работники управления механизации и моторизации Красной армии и представители других родов войск.

Несмотря на торжественный характер вечера в речах выступавших было немало самокритики. Представители Центрального совета указывали работникам Управления механизации и моторизации Красной армии, что они недостаточно участвуют в работе Автодора, и что их роль в Автодоре значительно менее активна, чем роль военных работников авиации и химии в Осоавиахиме.

В ответных речах представители Управления механизации и моторизации РККА „каялись“ в прошлых грехах и торжественно обещали

в дальнейшем принимать самое активное участие в работе Автодора, оживить военные секции на местах и вообще занять в автодорожских организациях подобающее место.

Остается пожелать, чтобы все обещания, данные работниками механизации и моториза-

ции РККА, были возможно скорей претворены в жизнь и чтобы на будущие колонны боевых машин, которые Автодор передаст Красной армии, работники ее ответили тесной товарищеской спайкой с Автодором.

Н. Б

ПРИКАЗ РЕВВОЕНСОВЕТА СССР

5 сентября 1931 года № 155

Центральный совет общества Автодор передает сегодня рабоче-крестьянской Красной армии 30 шестиколесных автомашин, изготовленных на собранные организациями Автодора средства трудящихся.

Принося от РВС Союза благодарность автодорожским организациям, приказываю зачислить передаваемую колонну автомашин в части РККА, присвоив ей наименование „Автоколонна имени Клима Ворошилова“.

Заместитель народного комиссара по военным и морским делам и председателя РВС СССР

Гамарник

ПРИКАЗ ВОЙСКАМ МВО

№ 157 3 сентября 1931 г., гор. Москва

5 СЕНТЯБРЯ в Москве на Красной площади Центральный совет Автодора передает Московской пролетарской стрелковой дивизии 10 шестиколесных автомашин.

Машины эти построены исключительно на средства, собранные в добровольном порядке трудящимися нашего Союза через организации Автодора.

Акт передачи — лишнее доказательство готовности масс рабочих и крестьян стоять на страже от посягательств на наши границы, на нашу социалистическую стройку, откуда бы они ни исходили.

Этот акт лишнее подтверждение тому, что массы трудящихся отлично понимают, что при небывалых темпах нашего социалистического строительства и быстро развивающейся технике Красная армия в отношении

своей техники должна идти в ногу со всей страной.

Передавая автомашины Московской пролетарской стрелковой дивизии, Революционный военный совет округа считает, что лучшим ответом красноармейской благодарности организациям Автодора будет возможно более продолжительная служба и правильная эксплуатация этих машин!

Да здравствует тесная связь Красной армии с общественными организациями, стоящими на страже обороноспособности первого в мире советского государства.

Красноармейский привет и пролетарская благодарность организациям Автодора, крепящим мощь нашей РККА.

Командующий войсками округа Корк

КАКИЕ ОРГАНИЗАЦИИ ПЕРЕДАЛИ РККА АВТОКОЛОННУ

Центральный совет Автодора . . .	2	машины
Московская организация	3	„
Ленинградская организация	3	„
Уральская организация	2	„
Дальне-восточная организ.	2	„
Восточно-сибирская организация	1	„
Западно-сиб. организация	1	„
Белорусская организ.	1	„
Карельская организ.	1	„
Казакская организация	1	„
Башкирская организация	1	„
Узбекская организ.	1	„
Бурято монгольск. организ.	1	„
Крымская организац.	1	„
Дагестанская организац.	1	„
Центр.-черноземн. организац.	1	„
Северо-кавказск. организ.	1	„
Организация Северного края	1	„
Нижегородская организ.	1	„
Ниже-волжская организ.	1	„
Ивановская организ.	1	„
Организация Западной области	1	„
Татарская организ.	1	„

Всего . . . 30 машин.

К машинам прикреплены специальные дощечки с надписью, на средства какой автодорожской организации сооружена шестиколеска.



Автоколонна им. К. Ворошилова на улицах Москвы

ОБЕСПЕЧИМ ПУСК АВТОГИГАНТА В СРОК

СТРОИТЕЛЬСТВО Нижегородского автозавода переживает сейчас самый ответственный момент. До начала пуска завода осталось полтора месяца. За это время 23-тысячному коллективу строителей надо проделать колоссальнейшую работу, суровой энергией бороться за пуск завода к 1 ноября.

На что необходимо обратить главное внимание? Какие участки являются наиболее отстающими?

Если полтора-два месяца назад на автозаводе были значительные прорывы по промышленному району, то за последнее время путем сконцентрирования сил на строительстве участков, требующих особого внимания, здесь достигнуты значительные успехи. В результате подлинно героической работы строительство большинства цехов в основном закончено и уже приступлено к их оборудованию.

Но можно ли успокоиться на достигнутых успехах? Конечно, нет. Предстоит еще труднейшая работа—доделки, мелкие строительные детали, уборка и проч. Особое внимание надо обратить на прессовый цех, в котором должны быть произведены сложные строительные работы. Прессовый цех должен быть сдан под монтаж к 20 сентября.

На строительстве до сих пор не уделялось должного внимания жилищам. Если промрайон имел за август недовыполнение на 70%, то социалистический город — на 50%. Для того, чтобы пустить выстроенные и оборудованные цеха, надо иметь жилища для рабочих. На этот участок необходимо бросить лучшие силы. Особый упор должен быть взят на щитковое строительство, которое в наикратчайший срок сможет обеспечить рабочих квартирами.

На специальном совещании партийного, хозяйственного актива и инженерно-технического персонала автозавода, с участием руководителей ВСНХ т. Орджоникидзе и Кагановича, были отмечены важнейшие условия пуска автогиганта в срок.

Тов. Орджоникидзе в своем выступлении указал, что решающие звенья, на которых должно быть сосредоточено внимание, — это обеспечение завода светом, водой и теплом. Без этого завод не будет работать.

Наиболее опасным участком как прежде, так и теперь является Водоканалстрой. Тов. Каганович указал, что Водоканалстрой еще не научился правильно вести работу, не наладил учета. На автозаводе мы видим горы земли и трубы, которые, как и месяц назад, еще не уложены.

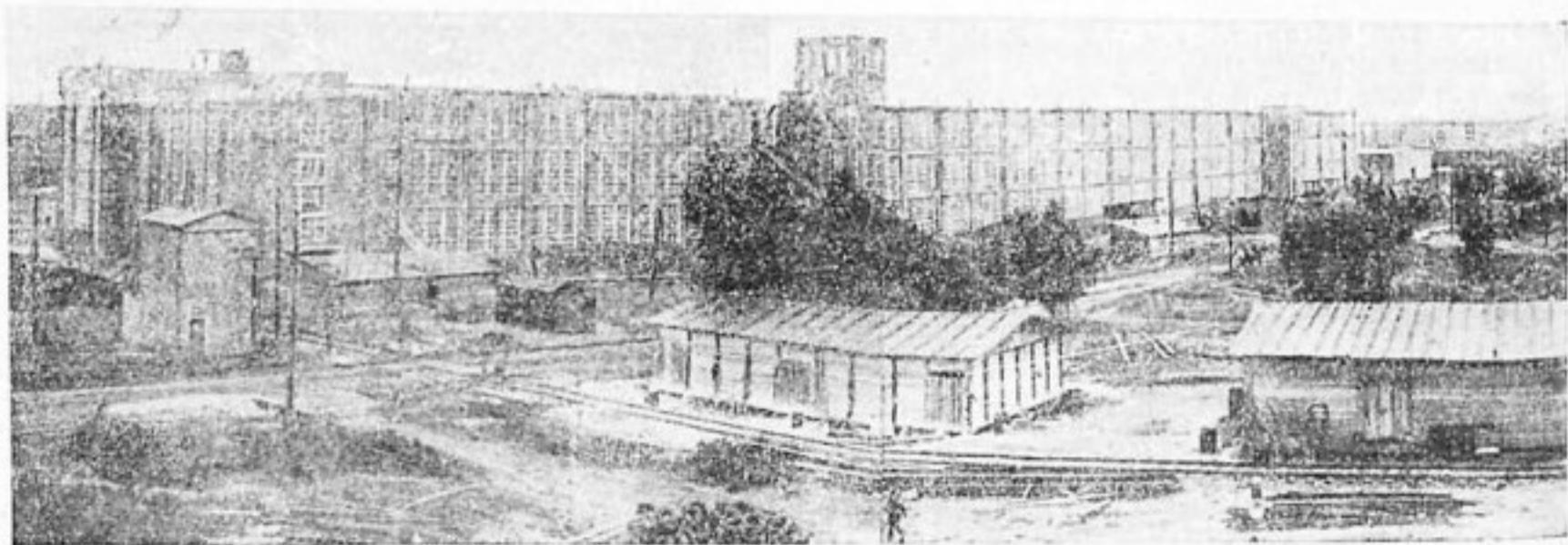
Управление строительством, — говорил т. Каганович, — должно подходить к каждому цеху не с точки зрения гоголого контроля, а с точки зрения принятия реальных мер. На автозаводе пущено 5 цехов, но в них еще не чувствуется производственной жизни, нет необходимых темпов.

Управление автозавода поступило правильно, что пустило штамповый и инструментальный цехи, когда они еще не были окончательно готовы. В инструментальном цехе из 160 станков сейчас работают пока только 30, но со дня на день налаживается организация цеха. И цеховой администрации и рабочим при действующих станках легко установить все нужды цеха. 30 станков работают удовлетворительно, так как они уже освоены инструментальщиками.

На строительстве проделана большая работа. Но только тогда, когда мы выпустим с завода машины, мы сможем сказать, что наша задача решена.

Участники совещания просили т. Орджоникидзе передать Центральному комитету партии, что 2 тысячи большевиков, 6 тысяч комсомольцев Автозавода и весь беспартийный актив отдадут все свои силы, всю энергию на то, чтобы к 1 ноября закончить строительство и монтаж автогиганта.

15 сентября



Один из гигантов пятилетки Ярославский резиновый комбинат. На снимке — коопный завод.

ВЫПОЛНЕНИЕ УКАЗАНИЙ Т. СТАЛИНА ОБЕСПЕЧИТ ЛИКВИДАЦИЮ ПРОРЫВА НА „КРАСНОМ ПУТИЛОВЦЕ“

ЗАВОД „Красный путиловец“ за последние 3 месяца не выполняет производственную программу по тракторостроению. В августе вместо 2200 тракторов выпущено 1930. Страна недополучила от „Красного путиловца“ 177 тракторов.

В мае завод выпустил 2004 трактора, в июне 2028. Казалось бы, что эти темпы в августе должны были быть не только закреплены, но и перевыполнены. Однако в третьем квартале мы пришли к прорыву.

Еще хуже выполняется программа по запасным частям. В январе было задание изготовить запчастей на 1 000 000 руб., выполнено на 825 737 руб.; в феврале то же задание выполнено на 103 492 руб.; мартовское задание в 1 008 000 р. выполнено на 744 110 р., в апреле — из 1 000 000 р. выполнено 522 871 р.; в мае — из 500 000 руб. выполнено 169 437; в июне — из 1 000 000 р. выполнено 391 095 р.; в июле — из 1 000 000 р. выполнено 202 13; в августе задание составляет также 1 000 000 р. — выполнено за первую половину только 74000 р. Таким образом завод не справился ни с одним заданием.

Каковы же причины этого прорыва?

Слабо поставлена работа плано-производственного отдела, нет достаточно точного учета работы отдельных цехов, материалов в кладовых и готовых деталей. На протяжении этого квартала не было ни одного дня, чтобы на сборке и в механической были все необходимые детали.

На заводе нет также четкого планирования. Тракторный отдел систематически недоснабжается; тот материал, который туда поступает, очень плохого качества. Август принес сотни тысяч рублей убытка из-за брака. 50% коленчатых валов было забраковано на месте в штамповке.

Вторая немаловажная причина прорыва — слабое выполнение указаний т. Сталина о ликвидации уравниловки и обезлички. У нас в каждой мастерской и участке процветает уравниловка, которая создает текучесть рабочей силы. За август с завода ушло 200 с лишним рабочих.

Третья причина — слабое техническое руководство производством.

Для того, чтобы завод мог своевременно выполнять свою программу, заводууправлению нужно со всей последовательностью выполнить решения бюро коллектива от 23 июля. Сейчас парторганизация обновила старый производственно-плановый отдел и влила туда людей,

способных вместе с рабочими бороться за тридцати двухтысячную программу.

Что же должно сделать новое руководство?

Прежде всего улучшить учет. Каждая деталь должна иметь свой личный счет, где ежедневно должно отмечаться, сколько материала имеется для данной детали (в прокатном цеху, в кладовой и т. д.), сколько отковано за каждый день, сколько находится в термической, в механической, на сборке и т. д. Кроме состояния материала нужно взять на учет штампы, модели, инструмент и приспособления.

Второй важный момент — введение премиально-прогрессивной сдельщины и борьба с обезличкой. Рабочие формально закреплены за стенками и агрегатами, но до сих пор процветает обезличка в бригадах. Бригады должны

быть немедленно оформлены как самостоятельные расчетные единицы — в этом залог успеха дальнейшей работы завода. Весь завод должен перейти на прогрессивно-премиальную сдельщину.

Труddисциплина не на должной высоте, и соответствующие условия для этого не созданы. Возьмем такой вопрос, как бытовые условия рабочих. 30% рабочих не имеют квартир. Спрашивается, где были хозорганизации, когда строили завод?

А культурное обслуживание? Оно также поставлено из рук вон плохо. Столовая имеется только в литейной и кузнице, а по всему заводу даже нет уголка, где можно пообедать, не говоря уже о культурно-просветительной работе.

Краснопутиловцы не раз одерживали крупные победы в борьбе за промфинплан. Ударники тракторного отдела должны будут выйти победителями и в третьем решающем году пятилетки, дав стране 32 тысячи тракторов!

Рабкоровский пост журнала „За Рулем“

Куropyтников



Первый из первой пробной партии тракторов, собранных на конвейере Харьковского тракторного завода

КАК РАБОТАЮТ НАШИ АВТОТРАКТОРНЫЕ ЗАВОДЫ

Сводка по выпуску готовых изделий и запасных частей с 1 июля по 10 сентября 1931 г.

Наименование изделий	И ю л ь			А в г у с т			С 1 по 10 сентября		
	Назнач. к выр. по плану	Вырабо-тано	% выпол-нения	Назнач. к выр. по плану	Вырабо-тано	% выпол-нения	Назнач. к выр. по плану	Вырабо-тано	% выпол-нения
По заводу Амо									
Шасси 1,5 т Амо Ф15	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ 2,5 „ „ 2	150	193	128,7	—	33	—	—	—	—
„ 2,5 „ „ 3	—	—	—	40	—	—	200	—	—
„ авт. „ „ 4	—	—	—	10	—	—	10	Выпуска	нет
Запчасти Амо Ф15	—	635000	—	190000 р.	867626 р.	456,6	200000 р.	14646 р.	0,3
Автоарм. и автоприм. для прод.	48000 р.	115449 р.	240,5	96000 р.	61124 р.	63,7	96000 р.	31000 р.	32,3
По заводу № 2									
Двиг. тип. „Л“ . . .	180 шт.	150 шт.	83,3	190 шт.	104 шт.	154,7	195 шт.	Выпуска	нет
Запчасти двиг. . . .	5000 р.	—	—	5000 р.	104 „	—	5000 р.	—	—
По Ярослав. зав.									
Шасси 5 т авт. „Я5	150 шт.	120 шт.	80	185 шт.	71 шт.	38,4	165 шт.	13 шт.	7,9
„ авт. „Я6“ . . .	—	—	—	15 „	9 „	60	35	—	—
Запчасти „Я5“ и „Я6“	60000 р.	—	—	50000 р.	—	—	50000 р.	—	—
По зав. № 6									
Автонас. АМО-Ф-15	38 шт.	41 шт.	107,9	40 шт.	40 шт.	100,0	5 шт.	—	—
„ АМО-4 . . .	—	—	—	—	—	—	10 „	—	—
Запчасти разные . .	45000 р.	89139 р.	198,1	45000 р.	40736 р.	90,6	45000 р.	4993 р.	11,1
По Моск. сбор.									
Груз. авт. Форд-АА	1200 шт.	1553 шт.	129,4	26000 шт.	1843 шт.	70,9	1100 шт.	351 шт.	31,9
Легков. „ А“	—	28 „	—	500 „	449 „	89,8	400 „	113 „	28,3
По Нижегород. сбор.									
Груз. автом. Форд-АА	300 шт.	518 шт.	172,7	900 шт.	620 шт.	68,9	300 шт.	186 шт.	62,0
„ „ 3 осн. . .	200 „	—	—	300 „	—	—	—	—	—
Сталингр. тракторный зав.									
Тракт. „Интернационал“	—	1165 шт.	—	—	1866 шт.	—	—	542 шт.	—
а) по спуску с конв.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
б) по сдаче на склад	2400 шт.	1383 „	57,6	2700 шт.	1479 „	54,8	2980 шт.	470 „	13,7
Моторы д/комбайн.	250 „	167 „	66,8	250 „	170 „	68,0	250 „	60 „	24,0
Запчасти в цен. 26/27г.	1500000 р.	20533 р.	1,4	1690000 р.	Сведения нет	—	1860000 р.	81310 р.	4,4

Примечание: Данные по запасным частям и автоарматуре по заводу Амо характеризуют не выработку, а сдачу потребителям.

ПЕРЕДОВАЯ ШЕРЕНГА СТРОИТЕЛЕЙ СОЦИАЛИЗМА ЛУЧШИЕ УДАРНИКИ АВТОТРАКТОРНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ



Тов. Стригунов, рабочий-ударник авторемонтных мастерских в Ленинграде. Производственный стаж 43 года. Подал заявление о вступлении в партию



Тов. Кондратьев, мастер инструментального цеха авторемонтных мастерских. За ударную работу неоднократно премирован. Рабочий стаж 46 лет. Подал заявление о вступлении в партию



Ударница литейного цеха Сталинградского тракторного т. Трифонова, премированная завкомом за примерную работу



Тов. Богомоллов, формовщик третьего конвейера литейного цеха Сталинградского тракторного. Тов. Богомоллов премирован за ударное выполнение производственной программы

ВНИМАНИЮ ПОДПИСЧИКОВ!

Этот номер журнала последний за третий квартал подписного года, на нем оканчивается девятимесячная подписка с января 1931 г. и годовая с октября 1930 г.

Во избежание перерыва в получении журнала немедленно через ближайшую почту возобновите подписку.

Тираж журнала ограничен, если вы не успеете подписаться, останетесь без журнала.

Подписывайтесь на более длительный срок — этим обеспечите себе журнал и бесперебойную доставку.



Автомашины Союзтранса на уборочной. Заправка

ТРАКТОРИСТЫ БЕЗНАКАЗАННО ПОРТЯТ ИСПРАВЛЕННЫЕ ДОРОГИ

В КАРЛОВСКОМ районе никто не думает о ремонте и строительстве дорог. Здесь имеется 15 автомашин, а дороги из рук вон плохи.

Мало того, даже исправленные дороги трактористы Карловской МТС привели в негодность. Например, дорогу с Б. Ланной на Мэрьяновку в 1,5 км они исковыряли плугами и комбайнами. Администрация МТС как-будто этого не замечает.

Ст. Ланная

Д. Колескини

ЧЕРЕПОВЕЦКИЕ ПРОФСОЮЗЫ ВКЛЮЧИЛИСЬ В ПРОВЕДЕНИЕ МЕСЯЧНИКА БОРЬБЫ С БЕЗДОРОЖЬЕМ

ЧЕРЕПОВЕЦКИЙ райсовет организовал бригады в помощь дорожной части рика для проведения подготовительной работы ко второму ударному месячнику борьбы с бездорожьем. На двух бумажных фабриках рабочие организуют однодневные субботники по ремонту под'ездных путей. Проведены собрания с работниками, связанными с сельским хозяйством, с целью своевременной и полной обработки нарядов по трудучастию.

В период месячника намечено организовать 30 новых автодорожских коллективов с вовлечением в них не менее 300 членов.

АВТОМОБИЛИ ВЫРУЧИЛИ УБОРОЧНУЮ КАМПАНИЮ

ПЛОЩАДЬ посева совхоза „Шахтер“, Бешевского района (Донбасс) — 110 тыс. га. Убрать обмолоченный хлеб с участка конным путем не представлялось возможным, а сделать это нужно было, не откладывая. Для этой цели мобилизовали автотранспорт 37 и 36 автоколонн Союзтранса, который в течение 3 недель справился с огромной работой. Зерно из участков к вагонам было переброшено в короткий срок и до начала дождей.

Гор. Сталин

П. Пор



Автомашины Союзтранса на уборочной. Погрузка зерна в железнодорожные вагоны

Комсомол Череповецкого района за активное участие в дорожном строительстве (организация коллективов Автодора, посылка 76 активистов в помощь проведению дорожного шестидневника, организация ударных бригад, помощь в проверке выполнения твердых заданий кулацко-зажиточной частью и пр.) получил на областном конкурсе первую премию — переходящее знамя имени обкома ВЛКСМ.

Череповец

А. Малинин

МТС В СЕТЯХ БЕСХОЗЯЙСТВЕННОСТИ

В ИОЛОТАНИ, Туркменской ССР, есть машинно-тракторная станция. Трактористы этой станции не умеют бережно обращаться с тракторами, а иногда умышленно вредят. Ремонтные бригады ремонтируют один трактор по 2-3 недели.

Вот факт, характеризующий бесхозяйственность: из-за неумелого обращения трактористов вышло из строя 13 Фордзонов.

Полутонный „Форд“ используется старшим механиком исключительно для прогулок по городу и для поездок на рыбную ловлю. Другой полутонный „Форд“ уже два месяца стоит в ремонте.

Горючее расходуется не по нормам, а в алах все крестьяне пользуются керосином МТС.

О соцсоревновании и ударничестве и говорить не приходится.

Необходимо срочно обратить самое серьезное внимание на работу МТС, пересмотреть руководство и состав техперсонала, открыть курсы для подготовки трактористов, организовать точный учет расхода горючего, развернуть социалистическое соревнование и создать ударные бригады.

Иолотань

М. Т.

ПО-УДАРНОМУ ПОСТРОИЛИ ШОССЕ

НА ПОСТРОЙКЕ Сашкичет-Думанисской шоссейной дороги (Армения) образовался прорыв. На призыв районного комитета партии о ликвидации прорыва откликнулось все трудовое крестьянство села Сашкичеты, Шахмарло, Караклис, Долляр, Колошма и др. Свыше

1 000 крестьян вышло на работу с арбами и фургонами.

Призыв партийной организации и сознательное отношение крестьянских масс дали хорошие результаты — строительство шоссе удалось закончить в срок — 1 сентября.

Тифлис

Б. Караказов

АВТОДОР ГРУЗИИ АКТИВНО УЧАСТВУЕТ В МАНЕВРАХ РККА

АВТОДОРОВСКИЕ организации Грузии, Армении и Азербайджана принимают деятельное участие в маневрах РККА. На время маневров Автодор передал в распоряжение командования грузовые и легковые машины, мотоциклы и велосипеды с водителями. Организован также ударный дорожный отряд.

К участию в этом привлечены местные партийные и профессиональные организации, комсомол и автодоровские коллективы района

маневров. По заданию командования автодоровцы-дорожники должны расставить в районе маневров дорожные указатели и назначить посты дорожно-мостового содействия. Кроме того, сейчас в районе маневров Грузавтодором организован агитационный мотопробег с целью пропаганды задач моторизации погранвойск. По окончании пробега колонна мотоциклов поступит в распоряжение командования.

Тифлис

В. К.

АВТОДОРОВЦЫ МАКЕЕВКИ СОРЕВНУЮТСЯ С ТАГАНРОГОМ

МАКЕЕВСКАЯ организация Автодора насчитывает 12 000 человек, объединенных в 30 коллективах. При городском коллективе Автодора организованы курсы по подготовке шоферов на 104 слушателя; в мае будет уже выпущено 58 шоферов.

Полученная от спасательной станции легковая машина была в совершенно разрушенном виде, но сейчас отремонтирована и служит для учебных целей. В коллективах района организованы курсы по изучению автодела, на которых занимается до 5 000 человек.

На постройке шоссе Макеевка — Харцизск автодоровцы принимали активное участие, чтобы выполнить работы до срока.

Заключен договор на соцсоревнование и ударничество с Таганрогским советом Автодора

для максимального вовлечения новых членов подготовки кадров и пр.

Лучший ударник — инструктор т. Михалюк премирован за ударную работу по подготовке кадров, за примерное обучение и досрочный выпуск шоферов.

По плановому заданию совет Автодора должен распространить 500 экз. автожурналов. План выполнен с превышением на 33%.

В Макеевке в ряде предприятий имеются старые машины, которые стоят без дела. Их можно было передать коллективам для практической работы, но, несмотря на просьбы и воздействие местных организаций, хозяйственники машин не дают.

Необходимо, чтобы Укравтодор помог коллективам получить эти машины.

Макеевка (Донбасс).

И. Глебов

ПРИМЕРНЫЙ ЗАВОДСКОЙ КОЛЛЕКТИВ

ПРИ ЗАВОДЕ Донсода в г. Верхнем коллектив Автодора насчитывает больше 1 000 человек, из которых 15% женщин. Связь с массами осуществляется через уполномоченных в цехах. Мастерская, производящая ремонт автодоровских машин, одновременно служит местом для практических занятий по изучению автодела.

От заводоуправления были получены две машины в совершенно разрушенном состоянии. Силами автодоровцев они полностью отремонтированы. Теперь эти машины обслуживают коллектив Автодора, помогают в работе МТС и во время отсутствия машин на заводе используются для связи с рудниками.

Коллективом построены 4 моста, отремонтированы дороги. Работа эта производилась членами Автодора сверхурочно и в выходные дни. На собранные 2 800 руб. приобретено автообязательство.

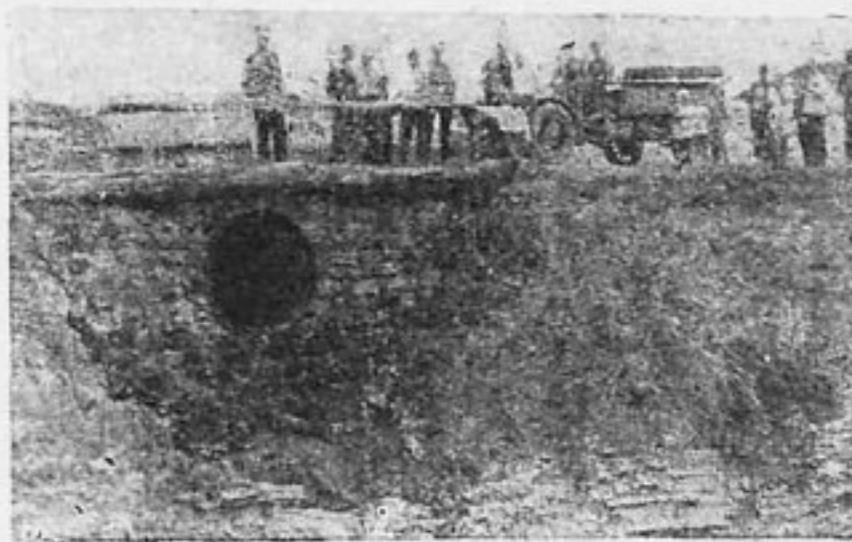
Организованы курсы по подготовке шоферов на 150 человек, рассчитанные на 6 месяцев.

Надо отметить, что отношение заводоуправления к коллективу Автодора оставляет желать лучшего. В гараже завода стоят совершенно без дела три старых мотоцикла и, несмотря на неоднократные просьбы

дать один из них коллективу, ему в этом отказали.

Донбасс.

Глебов



Мост, построенный коллективом Автодора завода Донсода

ВУЛКАНИЗАЦИОННАЯ МАСТЕРСКАЯ БЕЗ СЫРЬЯ

ПРИ ОДЕССКОМ отделении Автодора есть производственная база — вулканизационная мастерская, которая обслуживает весь автотранспорт Одессы, Херсона и все прилегающие МТС, зерносовхозы и артели.

До организации Авторемснаба мастерская снабжалась одесским отделением Резинообъединения в плановом порядке. С переходом же на снабжение в Авторемснаб мастерская в течение 2 кварталов совершенно ничего не получала. И только после двух поездок в Харьков и вмешательства органов ОГПУ харьковское отделение выслало сырую резину. Мастерская полу-

чила 3 сорта резины, из которых №№ 409 и 909 в меньшем количестве, чем № 125, который большей частью идет на клей.

Сейчас мастерская не имеет необходимой ей сырой резины: не получают никакого ответа на телеграммы транспортный отдел и Автодор.

Наступают осенне-зимние перевозки, а мы не можем отремонтировать авторезину и в результате не сумеем быстро перебрасывать грузы, предназначенные для промышленных центров.

Одесса

Зав. вулканизационной мастерской
Келкевич

КАЖДАЯ МАШИНА ДОЛЖНА ИМЕТЬ СВОЙ ПАСПОРТ

ПО РОДУ своей работы я объездил целый ряд совхозов Союзасахара и Зернотреста, расположенных в ЦЧО. Почти во всех совхозах есть автомобили отечественной сборки, но за качеством их работы никто не следит. Если бы при каждой машине был паспорт, можно было бы организовать соответствующее наблюдение.

В этом году состоится пуск Нижегородского автозавода, машины которого будут рассылаться по всему Союзу. За качеством изготавливаемых автомобилей могут и должны следить на-

учные институты и хозяйства, но для этого не обходим паспорт, в котором были бы отражены все достоинства и недостатки машины.

Заводы как производящие, так и собирающие машины должны снабжать их паспортами.

Ст. Мордово, Покровский совхоз

Сотрудник НАТИ
А. Чувилин

От редакции: Предложение тов. Чувиллина редакция считает интересным и ждет соответствующих откликов от управлений заводов, выпускающих автомобили.

НА ОБЩЕСТВЕННЫЙ СУД

● Разбил машину шофер Оршанского районного административного отдела Радкевич, налетев на стену. Кроме этого он поломал ноги проходящей женщине и за свои „подвиги“ не только не был наказан, а наоборот, получил повышение и назначен в милицию г. Минска старшим шофером.

Шоферы возмущаются, почему безнаказанно прошла для Радкевича — члена ВКП(б) эта авария, которая принесла материальный ущерб.

Орша

Шофер.

● Совершенно не работает дорожная секция псковского Автодора, возглавляемая инж. Соколовым, несмотря на то, что все возможности для развертывания работы имеются. Не проявляет никакой активности и коллектив автодора доручастков, не интересуется работой Автодора и учком дорожников, к которому не раз обращалось за содействием райотделение Автодора.

Псков

Пскович

● Без дела стоят и ржавеют 5 тракторов, принадлежащие Дагрыбтресту, в то время как на полях они необходимы. На эту бесхозяйственность никто не обращает внимания.

Ст. Дагестанские Огни

Б. Вильпор

● Криворожский Вукоптранс, как сообщает рабкор С. Сухарев, получил 5 новых фордов с московского автосборочного завода им. КИМ, при чем у двух из них не оказалось инструмента, у одного — фар, а у остальных — сидений и боковых стекол. Это не первый случай. Кто в этом виноват? Кризис ли на заводе, или вредительская рука?

Такие же факты наблюдались и в совхозе Сун-Ят-сена (Дальневосточный край). Сюда машины с московского автосборочного завода им. КИМ также приходят с недостающими частями: без ключей от моторов и кабинок, без сигнала и даже аккумулятора. Это, очевидно, расхищается в пути следования.

Кроме того на автомобиле выпуска 1931 г. не совсем правильно поставлены поршневые кольца.

Нужно все, что свободно снимается, закупоривать в отдельные ящики и закрывать кабинки.

Необходимо обратить серьезное внимание на сборку машин.

От редакции: Редакция журнала „За Рулем“ неоднократно получает письма с мест о плохой доставке машин и отсутствии целого ряда частей. Редакция просит завод им. КИМ немедленно сообщить, почему и по чьей вине происходят такие явления.



После дождя автомашины то и дело сползают в канавы (совхоз „Гигант“)

О ДОРОЖНОМ СТРОИТЕЛЬСТВЕ И ТРУДОВОМ УЧАСТИИ В НЕМ НАСЕЛЕНИЯ

Постановление Всероссийского центрального исполнительного комитета и Совета народных комиссаров РСФСР

В условиях успешного выполнения плана индустриализации страны и на этой основе социалистического переустройства сельского хозяйства приобретает исключительное народнохозяйственное значение строительство хороших дорог.

Массовое применение в сельском хозяйстве тракторов, автомобилей, комбайнов и др. крупных сельскохозяйственных машин и орудий уже наталкивается на трудности, связанные с бездорожьем в деревне.

С 1931 года развертывается широкое дорожное строительство на территории РСФСР и в первую очередь в районах расположения совхозов, МТС, крупных колхозов, а также в местах значительного безрельсового грузооборота. Громадные задачи в области дорожного строительства могут быть разрешены лишь при условии массового участия трудящихся сельских местностей в строительстве дорог. Необходимо в самый короткий срок ликвидировать отставание строительства дорог от темпов индустриализации страны и социалистического переустройства сельского хозяйства. В этих целях дорожное строительство должно стать в центре внимания местных органов власти, и вокруг него должна быть организована широкая рабочая и колхозная общественность. Необходимо также обеспечить активное участие в дорожном строительстве хозяйственных органов, колхозов, совхозов и всего населения.

Для успешного разрешения этих задач и в соответствии с постановлением Центрального исполнительного комитета и Совета народных комиссаров Союза ССР от 28 ноября 1928 г. „о дорожном хозяйственном и автомобильном деле в Союзе ССР“ (в редакции от 4 марта 1931 г.—С. З. 1931 г., № 15, стр. 147) Всероссийский центральный исполнительный комитет и Совет народных комиссаров РСФСР постановляют:

Утвердить следующее положение о дорожном строительстве и участии в нем населения:

I.

Раздел I. О средствах на дорожное строительство

1. Источниками средства для дорожного строительства являются:

1) Республиканский дорожный фонд, состояющийся из: а) ежегодных ассигнований по госбюджету и б) целевых ассигнований из общесоюзного дорожного фонда.

2) Дорожные фонды краевые, областные и автономных республик, состояющиеся из: а) ежегодных ассигнований по соответствующим местным бюджетам и бюджетам автономных республик; б) целевых ассигнований из республиканского дорожного фонда.

3) Районные дорожные фонды, состояющиеся из: а) ежегодных ассигнований по районным бюджетам; б) целевых ассигнований из краевых, областных и республиканских (автономных республик) дорожных фондов.

4) Сельские дорожные фонды, состояющиеся из: а) ежегодных ассигнований по сельским бюджетам; б) средств, предназначенных сельскими еходами на нужды дорожного хозяйства в порядке самообложения; в) денежных взносов взамен трудовой дорожной повинности и г) ассигнований из районных дорожных фондов.

5) Целевые ассигнования МТС и совхозов всех систем.

6) Трудовое участие в дорожных работах всего взрослого населения, постоянно проживающего в сельских местностях, кроме рабочих, служащих и учащихся.

7) Денежная и натуральная дорожная повинность частных промышленных, торговых и иных предприятий, размер которой определяется особым законом.

2. Порядок расходования дорожных фондов определяется особым положением, издаваемым Наркомфином и Главдортрансом, в соответствии с постановлением Центрального исполнительного комитета и Совета народных комиссаров Союза ССР о порядке финансирования дорожного хозяйства и об организации дорожностроительных контор (С. З. 1931 г., № 55, ст. 579).

Раздел II. О трудовом участии населения в дорожном строительстве

3. Все наличное трудоспособное трудовое крестьянство как коллективизированное, так и не коллективизированное в возрасте от 18 до 45 лет обязательно привлекается к бесплатному трудовому участию в новом дорожном строительстве и в ремонте дорог и дорожных сооружений ежегодно в течение 6 дней. Это участие выражается как в выполнении определенных работ, намеченных планами улучшения и развития дорог, так и в обязанности бесплатно предоставлять на 6 дней в распоряжение соответствующих дорожных органов на время выполнения этих работ рабочий скот с необходимыми гужевыми транспортными средствами и инвентарем.

Примечание. Все вопросы об освобождении от участия в дорожных работах по уважительным причинам окончательно разрешаются сельскими советами в порядке особой инструкции, издаваемой Главдортрансом.

4. Нетрудовое население сельских местностей и кулацкая часть крестьянства могут привлекаться к участию в дорожном строительстве в той же форме, что и трудовое крестьянство, при чем срок участия в дорожном строительстве этих категорий лиц определяется в 12 дней ежегодно.

5. Сельское население привлекается к трудовому участию в дорожном строительстве на всех дорогах независимо от их значения, на тех участках, в улучшении развития которых оно непосредственно заинтересовано и которые находятся на расстоянии не более 10 километров от места их жительства.

6. Сроки привлечения сельского населения к трудовому участию в дорожном строительстве устанавливаются районными исполкомами по соглашению с соответствующими дорожными органами.

7. Сельсоветам предоставляется право в исключительных случаях заменять для отдельных граждан по их ходатайствам трудовое участие в дорожном строительстве денежными взносами из расчета средней ставки зарплат, существующей в данной местности для аналогичных видов труда.

Для граждан сельских местностей, подлежащих привлечению к трудовому участию в дорожном строительстве, но находящихся на отхожих промыслах, непосредственное их участие в дорожном строительстве заменяется денежными взносами в указанных в настоящей статье размерах.

8. В случае уклонения граждан от трудового участия в дорожном строительстве они привлекаются к уплате денежного взноса в двойном размере против установленного ст. 7 настоящего постановления.

При невнесении в установленный срок взноса последний взыскивается в бесспорном порядке.

Раздел III. Об участии совхозов и машино-тракторных станций в дорожном строительстве

9. На ряду с сельскохозяйственным населением к участию в дорожных работах привлекаются также и

МТС и совхозы со своей тракторной механической и жилой силой и необходимым инвентарем.

10. Совхозы всех систем и МТС участвуют в строительстве тех участков дорог, которые используются ими для их грузооборота. Сроки и формы участия совхозов и МТС в строительстве этих участков дорог определяются соглашением соответствующих дорожных органов с директорами совхозов и МТС.

Раздел IV. О порядке сооружения дорог

11. Дорожное строительство республиканского, краевого, областного и районного значения может быть начато лишь после утверждения Советом народных комиссаров РСФСР, совнаркомом автономных республик, краевым, областными и районными исполкомами соответствующих планов (лимиты и титульные списки) этого строительства.

12. Строительство дорог республиканского, краевого, областного и районного значения должно включать, как правило, следующие основные элементы: а) постройку трассы и полотна дорог; б) постройку мостов и переправ; в) обсадку сторон дороги насаждениями.

План строительства дорог и дорожных сооружений должен в себя включить: а) размеры полотна и протяжение дорог; б) виды работ; в) стоимость работ; г) сроки работ; д) порядок покрытия затрат: деньгами, материалами, трудовым участием.

Технические планы сложных дорожных сооружений, а также строительства, превышающего по своей стоимости 100 тысяч рублей, подлежат рассмотрению и утверждению краевых (обл.) дорожных органов.

13. Население сельских местностей для выполнения дорожных работ организуется, как правило, в бригады. Каждой бригаде дается определенное задание с точным указанием места работы и объема ее на расчете 6—8-часовых рабочих дней. Бригады обеспечиваются необходимыми инструкциями и техническими указаниями. Исполнение задания ранее 6 дней освобождает бригаду от дальнейшей работы. Каждая заданная работа от бригады принимается специальными лицами по назначению дорожных органов либо сельсоветами. Все разногласия, возникающие при приеме исполненной работы, разрешаются особыми комиссиями, назначаемыми сельсоветами.

14. Поручить Главдортрансу разработать и преподать на места типы и технические нормы для сельских дорог.

15. Поручить Главдортрансу совместно с Наркомземом и НКхозом в трехмесячный срок разработать порядок организации специальных питомников для выращивания деревьев для обсадки сторон дорог с таким расчетом, чтобы в основных районах было приступлено к закладке питомников с осени 1931 г.

Раздел V. О руководстве дорожным строительством

16. Руководство дорожным строительством, ответственность за выполнение утверждаемых планов строительства, содействие сельсовету в организации и использовании трудового участия сельского населения, а равно техническое руководство всеми дорожными работами возлагаются на соответствующие дорожные отделы, а где их нет — на инспекторов. На республиканские, краевые и областные дортрансы, кроме того, возлагаются: а) подготовка кадров специалистов дорожного дела; б) издание массовой технической литературы и в) разработка стандартов дорог и дорожных сооружений.

17. Для проведения дорожного строительства в автономных республиках, краях и областях образуются дорожно-строительные конторы, состоящие в здании местных дорожных органов и действующие на началах хозяйственного расчета.

Порядок и сроки организации этих контор определяются Главдортрансом РСФСР.

18. При всех районных исполкомах учреждается должность дорожного инспектора (техника), а постоянное заведывание дорожным делом возлагается на одного из членов президиума райисполкома.

Заведывание дорожным делом во всех сельских советах возлагается на специально выделяемого для этой цели члена сельсовета.

19. В колхозах руководство дорожным строительством возлагается на одного из членов правления, сохраняющего свои полномочия на весь срок, на который правление избрано.

Раздел VI. Об охране дорог

20. Дороги и дорожные сооружения республиканского, краевого и областного значения охраняются специальной дорожной охраной. Порядок охраны этих дорог, а также права, обязанности и ответственность дорожной охраны определяется специальной инструкцией, издаваемой Главдортрансом РСФСР.

21. Сельские дороги, дорожные сооружения, а также дорожные насаждения на дорогах районного и сельского значения охраняются сельскими советами.

Для организации охраны дорог районного значения районные исполнительные комитеты распределяют эти дороги на участки, возлагая ответственность за их охрану на соответствующие сельсоветы.

22. Предложить райисполкомам и сельсоветам в месячный срок издать обязательные постановления об охране дорог и дорожных сооружений, предусмотрев в них наложение штрафов на лиц, портящих дороги, дорожные сооружения, или придорожные насаждения, или нарушающих правила охраны дорог. Сумма штрафов не должна превышать размеров, установленных ст. 19 положения об издании местными исполкомами и советами обязательных постановлений и о наложении за их нарушение взысканий в административном порядке, утвержденного ВЦИК и СНК РСФСР 30 марта 1931 г. (С. У. 1931 г. № 17, ст. 187).

II

23. С изданием настоящего постановления считать утратившим силу постановление Всероссийского центрального исполнительного комитета и Совета народных комиссаров РСФСР от 1 апреля 1929 г. о мероприятиях по местному дорожному строительству (С. У. 1929 г. № 31, ст. 319, 1931 г., № 7 ст. 95).

24. Поручить Главдортрансу РСФСР совместно с заинтересованными ведомствами в двухнедельный срок разработать и представить в Совет народных комиссаров РСФСР проект постановления об изменениях действующего законодательства, вытекающих из настоящего постановления.

25. Предложить Главдортрансу РСФСР совместно с Колхозцентром и Наркомземом РСФСР не позднее декадного срока с момента утверждения настоящего постановления издать инструкцию в развитие настоящего постановления.

Председатель Всероссийского центрального исполнительного комитета

М. Калинин

Зам. председателя Совета народных комиссаров РСФСР

Д. Лебедь

Секретарь Всероссийского центрального исполнительного комитета

А. Киселев

Москва, Кремль, 10 августа 1931 г. (Опубликов. в «Известиях ЦИК» от 22 августа 1931 г.).

О БЕЗРЕЛЬСОВОМ ДОРОЖНОМ СТРОИТЕЛЬСТВЕ

Постановление Президиума ВЦИК по докладу т. Толмачева

Успешный ход социалистического строительства, сопровождающийся созданием новых промышленных центров, организацией крупных социалистических механизированных форм в сельском хозяйстве — совхозы, колхозы, МТС, — экономическим освоением новых районов, возрастанием продукции всех видов, ростом грузооборота и широким внедрением автотранспорта требует развития такой дорожной сети, которая отвечала бы новым условиям механизиро-

ванного транспорта и экономическим и культурным потребностям страны.

Имеющиеся результаты в дорожном строительстве за первые два года пятилетки ни в какой мере не удовлетворяют растущим требованиям народного хозяйства, вследствие чего создается угроза превращения дорожной сети в узкое место всего народного хозяйства и затрудняется работа водного и железнодорожного транспорта.

Основными причинами неудовлетворительного состояния дорожного хозяйства являются:

а) резкое отставание дорожного строительства от контрольных цифр, предусмотренных пятилетним планом как по централизованному и местному бюджетам, так и по трудовому участию населения;

б) крайне неудовлетворительное планирование дорожного строительства: запоздалое утверждение планов, распыление средств по многочисленным объектам, затягивание строительства отдельных дорог и трактов на ряд лет, недостаточная увязка планов дорожного строительства с экономическим развитием отдельных районов и отсутствие увязки планов строительства низовой (районной и сельской) дорожной сети и дорожного строительства других наркоматов и ведомств с общим планом дорожного строительства;

в) неудовлетворительная организация производства дорожных работ, совершенно недостаточная подготовка к строительным сезонам, слабость технического надзора и руководства, крайне слабое обеспечение механическим оборудованием и ничтожное внедрение механизации в дорожное строительство, совершенно неудовлетворительное использование имеющегося оборудования, отсутствие хозрасчета в дорожном строительстве, плохая организация труда, слабое внедрение социалистических форм труда, высокая строительная стоимость и низкое качество работ;

г) острый недостаток в кадрах дорожных работников, низкая их квалификация, а также слабость местных органов Главдортранса при почти полном отсутствии районного звена, вследствие чего строительство и эксплуатация дорог и дорожных сооружений не обеспечены надлежащим техническим руководством и надзором;

д) краевые, областные и районные исполнительные комитеты и сельские советы не уделяли должного внимания дорожному строительству, что особенно ярко выявилось в совершенно неудовлетворительном использовании на дорожных работах трудового участия местного населения; точно также машинно-тракторные станции, совхозы и колхозы принимают крайне слабое участие в дорожном строительстве;

е) несвоевременность и недостаточность финансирования дорожного строительства в соответствии с утвержденным планом из централизованных и в особенности из местных средств, а также нередкие случаи расходования дорожных денег не по назначению.

Для успешного разрешения задач, стоящих перед дорожным хозяйством республики, Президиум Всероссийского центрального исполнительного комитета постановляет:

1. Предложить Совнаркому РСФСР предусмотреть в контрольных цифрах 1932 года необходимость форсированного строительства дорог и дорожных сооружений с учетом покрытия разрыва между пятилетним планом и фактическим его выполнением.

2. Предложить Госплану РСФСР и Главдортрансу при составлении плана на 1932 год исходить из следующих положений:

а) предусмотреть развертывание дорожного строительства в первую очередь в районах промышленных новостроек, а также в районах совхозов и колхозов с большим товарным грузооборотом;

б) установить сроки утверждения плана строительства, обеспечивающие полное использование зимнего сезона для подготовительных работ: завоз материалов, составление проектов и смет, подготовка рабочей силы, изготовление механизмов и инструментов;

в) не распылять средства по многочисленным объектам, а концентрировать работы с таким расчетом, чтобы начатые строительства, как правило, заканчивались в один, максимум в два года;

г) предусмотреть максимальную увязку планов строительства низовой дорожной сети, а также дорожного строительства других наркоматов и ведомств с общим планом дорожного строительства, для чего обязать рик и все организации, производящие дорожное строительство, представлять свои планы для общей увязки Главдортрансу и его местным органам по принадлежности в сроки, устанавливаемые правительством;

д) разработать типы наиболее приемлемых дорог, в том числе районного и сельского значения, в за-

висимости от их грузонапряженности, характера транспорта и наличия местных материалов, предусмотрев внедрение в дорожное строительство новых видов строительных материалов, широкое применение новейших дорожных машин и последних достижений заграничной техники.

3. Предложить Главдортрансу разработать ряд мероприятий для улучшения организации производства дорожных работ, предусмотрев следующее:

а) обеспечение своевременной подготовки к строительному сезону;

б) максимальное внедрение механизации в производство дорожных работ путем приобретения нового механического оборудования и более полного использования существующего, ликвидируя обезличку среди обслуживающего персонала;

в) внедрение бригадного метода работ, перевод всех работ на сдельную оплату с применением прогрессивной сдельщины, ликвидации уравниловки в расценках и максимальным развертыванием социалистических форм труда;

г) проведение хозрасчета во всех звеньях Главдортранса и снижение стоимости дорожного строительства;

д) усиление технического руководства и контроля, обеспечивающего качество работ;

е) в двухмесячный срок изучить на примере двух областей результаты трудового участия местного населения в дорожных работах и доложить СНК РСФСР.

4. Обязать Главдортранс в месячный срок разработать и представить подробный план подготовки инженерно-технического персонала и квалифицированной рабочей силы в соответствии с потребностями дорожного хозяйства с таким расчетом, чтобы, начиная с текущего учебного года, максимально расширить контингент учащихся по дорожному делу. При этом обратить особое внимание на укомплектование дорожных органов в национальных республиках и областях.

5. В целях закрепления существующих кадров на дорожных работах предложить Совнаркомом АССР, краевым, областным и районным исполнительным комитетам совместно с дортрансами обеспечить улучшение материально-бытового положения дорожных работников, особенно в районных звеньях, не допуская отвлечения их на другие работы в разгар строительного сезона.

6. Учитывая недоассигнования по плану за первое полугодие 1931 г., предложить Совнаркомом РСФСР, Совнаркомом АССР, краевым, областным и районным исполнительным комитетам усилить ассигнование в III квартале т. г. с таким расчетом, чтобы годовой план дорожного строительства был выполнен полностью.

7. Предложить краевым, областным и районным исполнительным комитетам установить жесткий контроль за расходованием дорожных средств исключительно на нужды дорожного строительства и в случае обнаружения расходования дорожных средств не по прямому назначению немедленно восстановить в дорожном фонде эти средства, привлекая виновных к ответственности.

Считая, что интересы всего народного хозяйства, каждого промышленного предприятия, совхоза, колхоза и единоличного трудового хозяйства теснейшим образом связаны с развитием дорожного строительства в стране и что это строительство может получить надлежащий размах лишь при условии широкого вовлечения в него всех советских и общественных организаций и трудящихся масс, Президиум Всероссийского центрального исполнительного комитета призывает все центральные исполнительные комитеты республик, краевые, областные и районные исполнительные комитеты, сельсоветы, всех колхозников и трудящихся единоличников наряду с совхозами и машинно-тракторными станциями принять активное и непосредственное участие в создании новой сети дорог, отвечающей потребностям народного хозяйства страны.

Председатель Всероссийского центрального исполнительного комитета

М. Калинин

Секретарь Всероссийского центрального исполнительного комитета

А. Киселев

Москва, Кремль, 10 августа 1931 г.

РАСПРОСТРАНЕНИЕ ЖУРНАЛА „ЗА РУЛЕМ“ — ЛУЧШИЙ МЕТОД ОЖИВЛЕНИЯ АВТОДОРОВСКОЙ РАБОТЫ

Журнал „За Рулем“, центральный орган о-ва Автодор, широко проник в гущу автодоровских масс, организуя непосредственный контакт Центрального совета с каждым рядовым автодоровцем, налаживая обмен опытом мест и распространяя технические знания по автотракторному и дорожному делу.

Вследствие затруднения с бумагой тираж „За Рулем“ в 80.000 экземпляров распространялся исключительно по подписке, а для розничной продажи экземпляров не хватало. В будущем году журнал также, очевидно, будет распространяться лишь по подписке.

Редакция заинтересована в том, чтобы ограниченный тираж журнала был размещен среди наиболее интересующихся и нуждающихся в нем автодоровцев и работников автотракторной и дорожной промышленности. Для этого лучше всего организовать распространение журнала через общественных распространителей, выделяемых во всех крупных автодоровских коллективах, на фабриках и заводах.

Все ли обстоит благополучно с доставкой журнала, смогут ли подписчики возобновить подписку, каким образом лучше и проще это сделать, куда обратиться с жалобой—все эти вопросы часто интересуют наших читателей, и ряд недоразумений с получением журнала, неправильно организованной подпиской и пр. могли бы быть изжиты, если ликвидировать элементарную неграмотность в этом вопросе.

Работа почты заметно улучшается. На будущий год намечены дальнейшие мероприятия по улучшению ее работы. Надо раз навсегда запомнить, что недоставленный журнал—это еще не пропавший журнал, если знать, куда и как об этом сообщить. По существующим законам почта обязана в 48 часов удовлетворить требование подписчика (об этом смотри ниже).

Каждый активный автодоровец—подписчик журнала в нынешнем году должен продлить подписку на 1932 год и завербовать в число новых подписчиков своих товарищей автодоровцев.

Нужно помнить, что распространение журнала и закрепление его подпиской—лучший метод оживления автодоровской работы.

КАК И ГДЕ ПОДПИСАТЬСЯ НА ЖУРНАЛ „ЗА РУЛЕМ“

Подписаться на журнал „За Рулем“ можно всюду на почте и у письмоносцев. На заводах и фабриках, в учреждениях и организациях, где имеются местные сборщики подписки или уполномоченные, выделенные в порядке общественной нагрузки (так называемые „общественные-распространители“), можно подписку сдать им, а они в свою очередь сдают ее на почту. Подписку можно также сдать в киоски „Союзпечати“ (в городе и на вокзале) и в кооператив, а работники транспотра—уполномоченным „Гудка“, имеющимся во всех жел.-дор. организациях. Направлять подписку непосредственно в Издательство или редакцию не следует, так как вся подписка сосредоточена теперь исключительно на почте, и попадающие в Издательство переводы также передаются почте, а это значительно замедляет исполнение подписки.

Почта принимает подписку на ближайший месяц только до определенного числа с таким расчетом, чтобы подписка могла быть передана в Московский Газетный Почтамт не позднее 27-го числа. В зависимости от этого местная почта назначает для приема подписки свой предельный срок, и подписка, поступившая на почту после этого срока, переносится на следующий месяц. Потому необходимо подписку сдать заблаговременно и ни в коем случае не позднее срока, установленного местной почтой.

В случае неполучения журнала следует обращаться только в то почтовое учреждение, которое доставляет журнал. По существующим правилам Наркомпочтеля, всякая жалоба подписчика (письменная, устная или по телефону) должна заноситься почтой на специальные бланки для жалоб (с корешком). Почта обязана удовлетворить подписчика в течение 48 часов либо путем выдачи ему неполученного номера журнала, либо путем направления жалобы подписчика (со справкой почты) в Московский Газетный Почтамт, либо путем посылки дополнительного заказа для удовлетворения подписчика (если почта ошибочно не включила подписку в общий свой заказ Моспочтамту). Контроль за прохождением жалоб осуществляется по корешкам жалобы, сохраняемой на почте. Если на местной почте нельзя добиться удовлетворительного результата, то можно обратиться в Центральное Бюро жалоб Газпочтамта в Москве (Мясницкая, 26).

Постановлением президиума ЦКК ВКП (б) и коллегии НК РКИ СССР от 7 мая с. г. установлена строгая ответственность лиц, ведающих экспедированием печати, за несвоевременную доставку изданий подписчикам.

Отв. редактор *Н. ОСИНСКИЙ*

Зав. редакцией *Н. БЕЛЯЕВ*

Издатель: Журнально-газетное объединение

Учлолн. главлита В—10696. Техред. Н. ЗИНГЕР. Отп. в 7-й тав „Искра Революции“ Мосполиграф, Москва, Филипп., 13
З. Т. 2204. Тираж 70.000. Стат В 5—176×250 мм. 2 п. л. 1/16 д. Общее число печатных знаков 202.700.
Издание № 66. Журнал сдан в набор 17 сентября, подписан к печати—4 октября.