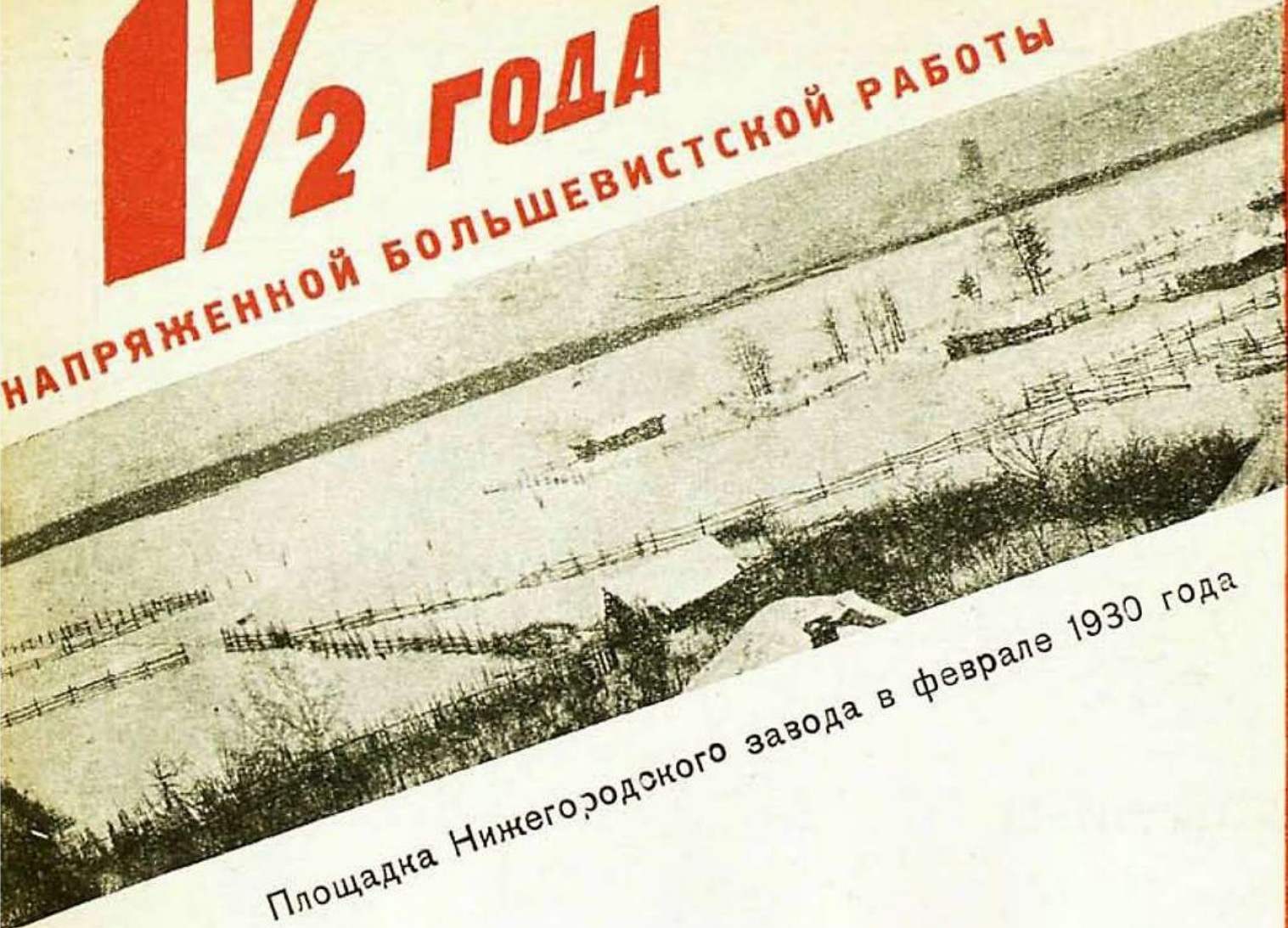


1/2 ГОДА
НАПРЯЖЕННОЙ БОЛЬШЕВИСТСКОЙ РАБОТЫ



Площадка Нижегородского завода в феврале 1930 года

ПРЕВРАТИЛИ
ПУСТЫННОЕ СНЕЖНОЕ ПОЛЕ
В ПЛОЩАДКУ
КРУПНЕЙШЕГО ГИГАНТА ПЯТИЛЕТКИ —
НИЖЕГОРОДСКОГО АВТОМОБИЛЬНОГО
ЗАВОДА



Площадка Нижегородского автозавода в октябре 1931 года

ЖУРНАЛЬНО-
ГАЗЕТНОЕ
ОБЪЕДИНЕНИЕ

ЗАДАЧА
1931



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. Презент, Н. Осинский,
Л. Мандельяну, И. Фельдман, проф.
Е. Чудаков, И. Халепский

СОДЕРЖАНИЕ

А. ЛЕЖАВА—Окончание строитель- ства Нижегородского завода — по- беда социалистической стройки	1
М. НАДЕЖДИН—Заканчивается по- стройка Нижегородского автоги- ганта	2
В. ОБУХОВ—Укрепим трудовую дис- циплину на автотранспорте	3
Каких водителей дает ЦИТовский метод	6
М. ДЬЯКОВ—Нельзя подготовить шоферов без машин по одним таб- лицам	8
А. МЛОК—Неразбериха с подготов- кой шоферов в Ленинграде	10
ЛЕВИН и СНИСАРЕНКО—Нужны ли комиссии по квалификации шофе- ров?	11
Н. ВАСИЛЬЕВ—Когда гибнут люди и машины	12
Арк. МЛОДИК—Шинный завод по- беждает	14
И. ДЮМУЛЕН—третий всесоюз- ный пробег советских мотоцик- лов	16
И. КОЧЕТКОВ—В борьбе за боль- шевицкий урожай	18
Смотр дорожного строительства на местах	20
Гаражная смекалка	22
„Заговор молчания“ в печати дол- жен быть ликвидирован	24
Письма с мест	26
Автодорожные учебные заведения .	29
Премируем лучших общественных распространителей	
В номере 25 иллюстрации	

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 Ру-
лем“: на год—2 долл., 6 м.—1 долл. 25 цент.

ОКОНЧАНИЕ СТРОИТЕЛЬСТВА НИ- ЖЕГОРОДСКОГО ЗАВОДА—ПОБЕДА СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЙ СТРОИКИ

На днях заканчивается строительство Нижего-
родского автогиганта.

Что означает это событие для автодоровцев? —
Радость? праздник?— Нет, это больше, чем радость,
больше чем праздник. Это воплощение в жизнь
высшей цели Автодора, торжество волевых уси-
лий строящего социализм пролетариата на од-
ном из ответственных этапов строительства —
автомобилизации страны.

Автодор появился на заре закладки фундамента
социализма, был посланцем революционного про-
летариата на автодорожном фронте; труби, буди,
организуи высшие темпы, чтобы автомобилизо-
вать страну, чтобы были лучшие дороги; это нуж-
но для успеха социалистического строительства,
это нужно скорее.

Было это так недавно — 2 года агитации и ор-
ганизации общественных сил, твердо принятое ре-
шение, год строительства — и сегодня рождение
завода,жданного, лелеемого.

— Это радость? Праздник? — Это одна из великих
побед в строительстве социализма.

Но это только первенец гигант.

Нижегородский завод не успел еще открыться,
как уже поднимается новая волна энтузиазма за
постройку нового гиганта автостроения. Наши
потребности не удовлетворяются еще этим заво-
дом. Нам нужно много тяжелогрузных машин, и
новый автогигант будет и будет очень скоро, —
порукой этому инициатива ленинградского про-
летариата и инженерно-технических работников,
ставящих вопрос о займе на новый автогигант. Авто-
дор должен возглавить, организовать это движение.

Нижегородский завод открывается, и автодо-
ровская общественность вступает в новую борьбу
за успешное развитие производства этого завода,
за организацию и квалификацию работников, за
обеспечение завода сырьем, полуфабрикатами и
изделиями других отраслей промышленности.

Автодоровская общественность отдаст заводу
 всю свою заботу и всю энергию. А. Лежава

ЗАКАНЧИВАЕТСЯ ПОСТРОЙКА НИЖЕГОРОДСКОГО ГИГАНТА

НА ПЛОЩАДКЕ строительства — поразительные контрасты. Уже фактически пущены в ход многие важнейшие цеха, в них работают многочисленные станки, сверкают законченной чистотой и отделкой сложнейшие части, отсвечивают стеклянные стены огромных зданий, блестят ночью стеклянные крыши. Тут же рядом роют громадные канавы до 8 метров ширины, 7 метров глубины для канализации и теплофикации, т.е. делают то, что казалось должно было делаться (особенно канализация) одновременно с возведением стен основных зданий.

Горы наваленной земли близ законченных цехов, разрытые дороги, груды неубранного материала — хаос как будто изначального периода строительства.

Монтажные работы сплелись со строительными в одном и том же пункте, вернее шли по пятам строительных работ. Отряды монтажников буквально стояли „в затылок“ строительным рабочим. Это нервировало строительных рабочих, но это же подстегивало их работу, наглядно показывало, что всякая задержка строительных работ отнимает время у монтажников, отдалает период пуска.

Еще недавно закончилась гороическая борьба за своевременный монтаж электроподстанции, самой крупной в СССР. Казалось, тут назревал неизбежный прорыв, казалось, что важнейший нерв завода задержит его пуск. Но монтаж фактически был закончен на 3 дня ранее установленного срока.

25 августа пущены инструментальный и штамповочный цеха, еще раньше — ремонтно-механический, ремонтно-кузнечный и деревообделочный. В начале октября закончилось строительство крупнейшего в СССР литейного цеха автозавода. Строительство этого цеха, который представляет собой скелет завода из девяти отделений, значительно задержалось. Пришлось особенно спешить с монтажом и все же качество монтажа, по отзыву американских специалистов, превосходное.

Все основные цеха будут несомненно готовы и смонтированы к сроку — к 1 ноября. Создается чрезвычайно напряженное состояние в работах предпускового периода вследствие запаздывания с канализацией, теплофикацией, водопроводом, со многими подсобными работами, а также со строительством жилищ для рабочих, для монтажников. До 15000 рабочих совершенно не обеспечены жильем; существующие бараки не приспособлены для осенне-зимнего жилья. Аппарат автостроительства не учел того производственного значения, какое имеет жилищное строительство для успешного и своевременного завершения пускового периода.

К этому следует прибавить слабость организации снабженческой работы автостроительства. Это приводило к тому, что чуть ли не каждый цех, каждое отделение завода обзаводилось собственным снабженческим аппаратом, чтобы на свой страх и риск заполучить необходимые производственные и строительные материалы. Дефекты, недостатки, затруднения, „детские болезни“ были многочисленны в предпусковой

период. Целые страницы могут уйти на их констатирование. И если, все же, крупнейший в мире завод вступает в работу в небывало короткий срок, то тут в значительной мере сказывается такой „фактор“, как отношение рабочих и технического персонала к строительству, к монтажу, к указанным срокам строительства.

Энтузиазм рабочих преодолевал многие существенные трудности; соцсоревнование и ударничество были широко развернуты. Само собой подразумевалось, что до пуска завода нельзя было и думать об отпусках. Несмотря на тяжелые жилищные условия были лишь единичные случаи ухода со стройки из-за отсутствия жилья.

За 15 месяцев строительства автозавод уже создал ядро подготовленных рабочих и специалистов, которое крепко объединило вокруг себя всю массу строительных и особенно монтажных рабочих и специалистов. Рабочее общественное воздействие на массу строительных рабочих было велико и сказывалось в моменты преодоления „узких мест“.

Американские специалисты не допускали возможности, чтобы такой завод как Нижегородский автогигант был готов к 1932 г.; еще менее казалось им вероятным, чтобы пуск произошел в августе-октябре 1931 г., так как и в Америке и Европе для строительства фордовских заводов требовались годы.

Но нужно иметь в виду, что на Нижегородском автозаводе, как и на фордовских заводах, автомашины будут делаться лишь на 60%, остальные 40% производятся на смежных производствах и предприятиях. Важнейшей задачей дня является, чтобы смежные и подсобные предприятия, которые готовят многочисленные детали для автомобильного гиганта, были также готовы к пуску последнего, чтобы они как можно скорее переключились (и специализировались) на новое производство.

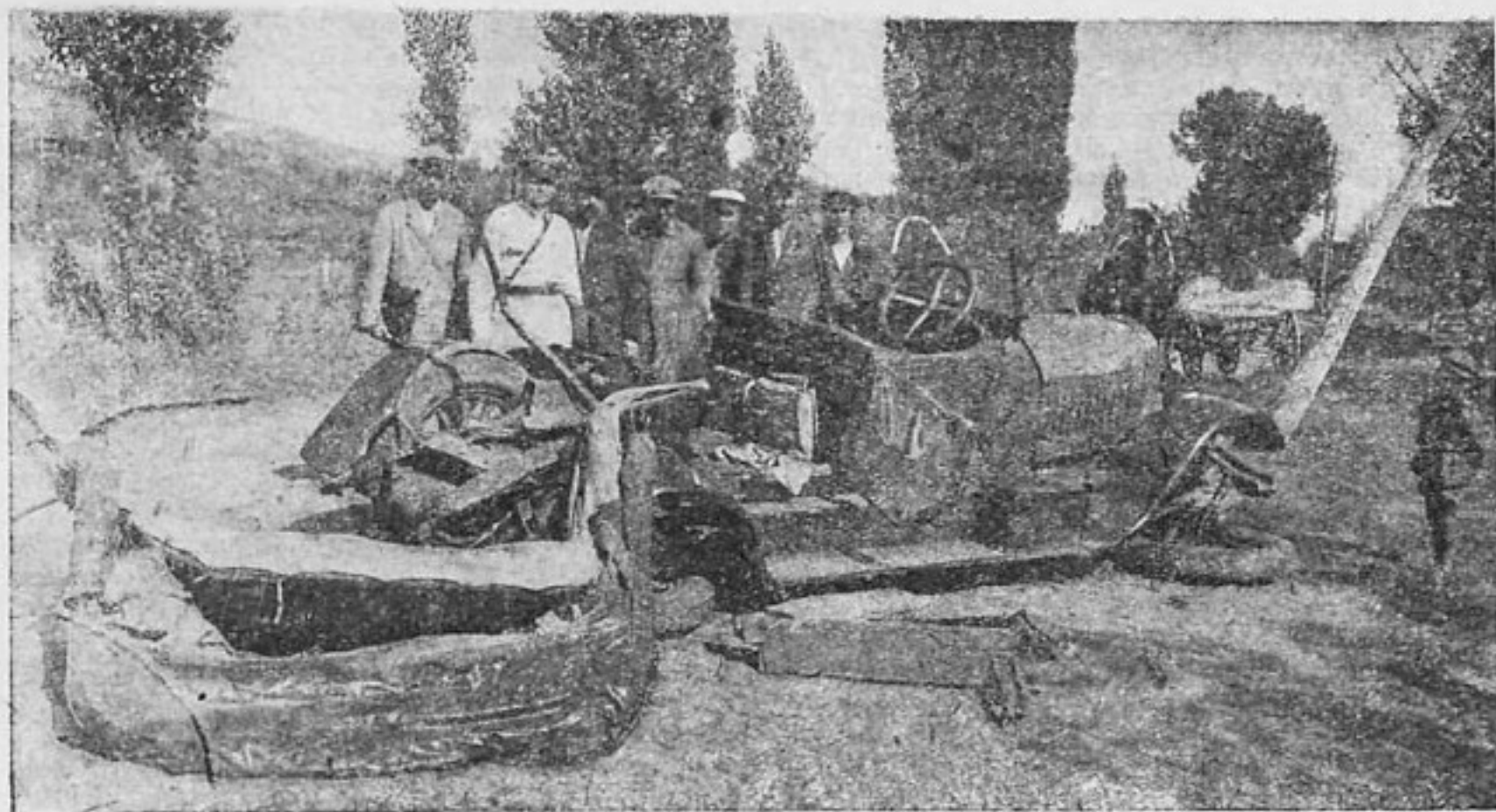
На это дело нужно мобилизовать внимание всей автодорожной общественности, всех тех автодорожных организаций, которые действуют на заводах, связанных с автогигантом.

На самом заводе нужно присмотреться к качеству тех машин, которые будут выпускаться в массовом размере. Они выпускаются по типу новейших фордовских машин, которые еще не испытаны в наших условиях. Может быть придется ввести ряд детальных и в то же время важных улучшений.

Автодорожский актив на автозаводе должен также обратить внимание на то, что обширная площадка автозавода до последнего времени крайне плохо оборудована транспортом, что дорога, ведущая к автозаводу, совершенно не устроена, что завод страдает от окружающего бездорожья, что машины, курсирующие в районе завода, ломаются из-за бездорожья. Нужно принять срочные меры, чтобы асфальтировать площадку завода и связать его с важнейшими пунктами сетью шоссейных дорог.

Завод, построенный по последнему слову мировой техники, и ведущие к нему пути должны быть во всех отношениях безупречны.

М. Надеждин



Результат безобразного отношения к трудовой дисциплине. Шофер машины Мариупольского управления торгового порта Кротов в пьяном виде вел машину по левой стороне улицы и при встрече с подводой наскочил на телеграфный столб. После аварии Кротов бросил машину и скрылся.
Фото прислано автотехником И. Л о м о в ы м

УКРЕПИМ ТРУДОВУЮ ДИСЦИПЛИНУ НА АВТОТРАНСПОРТЕ!

СКАЖДЫМ ГОДОМ автотранспорт приобретает все более важное значение.

Однако, автотранспорт пока плохо справляется с поставленными перед ним задачами и становится нередко препятствием для бурно развивающегося социалистического хозяйства, о чем прямо сказано в решениях партии и правительства. Корень зла — в ослаблении трудовой дисциплины, в ненадежности работы автотранспорта и обслуживающих его организаций (погрузочно-разгрузочное дело, ремонт и т. д.).

За последнее время особенно резко отмечается падение трудовой дисциплины у шоферов и нерациональное использование автомашин. Бесконечные простои, поломки и т. п. наблюдаются повсеместно. Количество аварий и несчастных случаев с людьми во время движения растет и перегоняет рост числа автомашин.

Все учащаются случаи небрежного обращения с автомашинами, при чем в ряде мест небрежность переходит в явное вредительство, в умышленную порчу машин или отдельных ее частей и т. п.

В результате такой расхлябанности и низкого качества работы не выполняются задачи по снижению себестоимости перевозок, а имущество автотранспорта разрушается, так как продолжительность жизни автомобиля в значительной мере зависит не только от количества пройденных километров, но и от того, в каких руках он находился.

Чаще всего нарушения трудовой дисциплины выражаются в неосторожной езде, несоблуже-

нии правил движения, в результате чего происходят аварии, повреждения и т. д. Затем идут халатность, прогулы и опоздания, незаявка о ремонте (т. е. небрежное обращение с машиной), пьянство, отказ от работы, хулиганство, оскорбления и пр., кончая использованием машин в личных целях, злоупотреблениями со счетчиками и т. д.

Главная опасность — в росте аварий и катастроф. За последние годы, в особенности за 1929 г. и лето 1930 г. число автомобильных катастроф чрезвычайно возросло.

Катастрофы недопустимы не только потому, что они влекут за собой значительный имущественный ущерб транспорту, но одновременно приводят и к большому количеству человеческих жертв.

Общих цифровых данных о количестве аварий и катастроф на автотранспорте нет, но те цифры, которые имеются по отдельным местам и автохозяйствам, говорят о явном неблагополучии.

Если у нас, примерно, в год на 1 машину падает 1 несчастный случай, то в Америке, где автомобильное движение во много раз больше, на одну машину приходится всего 0,05 несчастных случаев, т. е. в двадцать раз меньше, чем у нас.

Каковы же причины слабости у нас трудовой дисциплины?

Одна из причин слабости трудовой дисциплины, пожалуй, заключается в личном составе работников. В ряды шоферов пролезло немало выходцев из враждебного советской власти лагеря, вроде частных собственников, б. владель-

цев мастёрских, прокатчиков или части анти-советски настроенных кустарей и т. д.

Все эти лица, несомненно, принесли с собой мелко-собственнические настроения, относятся к работе „с прохладцей“. Их точка зрения такова: „Не на своей, а на чужой машине работаю“.

Шоферы, по раз'ездному характеру своей работы, оторваны от жизни всего предприятия. Работник автотранспорта, находясь на работе вдалеке от коллектива, не чувствует за собой достаточного контроля. Постоянное соприкосновение с мелкобуржуазной средой, нередкие обращения к шоферу с противозаконными предложениями подвести или ускорить перевозку грузов за особую плату и т. п. крайне отрицательно отражаются на поведении шоферов; возможность всяких злоупотреблений у шоферов такси со счетчиками и вообще при расчетах с пассажирами также не редко толкает их на проступки, разлагающе действующие не только на них самих, но и на других авто-работников.

Главной же, самой глубокой и в то же время наиболее опасной причиной нарушения трудовой дисциплины среди шоферов является, безусловно, пьянство.

Сотни и тысячи дорогостоящих машин выбывают из строя в результате аварий и катастроф, происходящих, главным образом, из-за небрежности и пьянства шоферов.

Миллионы рублей убытка терпит государство от ухарской езды на автомобилях, не говоря уже о больших человеческих жертвах.

Для укрепления трудовой дисциплины и охраны здоровья пешеходов и самих шоферов — алкоголизму среди автоработников должна быть объявлена беспощадная борьба. В первой шеренге борцов за трезвого шофера должны быть автодоровцы.

Конечно, не одно пьянство приводит к катастрофам. Здесь еще много других причин, с устранением которых должна вестись упорная систематическая борьба как мерами воспитательного характера, так и применением жестких взысканий, вплоть до предания виновных суду в уголовном порядке.

В числе причин аварий и катастроф немалое значение имеет наблюдающаяся неприязнь между шоферами и вагоновожатыми трамвая, а также ломовыми и легковыми извозчиками. Последние сплошь и рядом из озорства неуступают дорогу механическому транспорту, безобразно нарушая самые элементарные правила движения. Этому позорному явлению надо решительно положить конец.

Расхлябанность и ослабление трудовой дисциплины зависит также от того, насколько правильно и четко выполняет администрация возложенные на нее задачи по руководству автохозяйством.

Можно привести много случаев простоев, прогулов и работы автотранспорта вхолостую, вследствие бесхозяйственности, нераспорядительности, халатности администрации.

С другой стороны — непринятие своевременно соответствующих мер для лучшей постановки охраны труда, для создания благоприятных усло-

вий работы шоферов и вообще автоработников вредно отражается на трудовой дисциплине. Все это вызывает справедливые недовольства, нарекания и расхолаживает работников.

Слабое обслуживание рабочих столовыми и т. п. учреждениями бытового характера в ряде мест также отрицательно сказывается на трудовой дисциплине.

Какие же необходимы меры для борьбы с дезорганизаторами автотранспорта?

Для оздоровления трудовой дисциплины, как средства поднятия производительности труда, правительством утверждено специальное положение о дисциплинарных взысканиях на транспорте в том числе и автодорожном (работающем в учреждениях НКПС). В отношении прочего автотранспорта действуют примерные правила внутреннего распорядка, утвержденные Наркомтрудом. Как первое, так и второе положение должно безоговорочно применяться к нарушителям со всей строгостью.

За неиспользование прав по борьбе с нарушителями труддисциплины администрация несет строгую ответственность.

По линии суда и прокуратуры также даны категорические директивы об усилении репрессии к дезорганизаторам автотранспорта. Прокуратуре предложено обращать серьезное внимание на особо злостные нарушения дисциплины на автотранспорте. К таким случаям причислены следующие: передача шофером управления автомашиной лицу, не имеющему права на управление (при чем это нарушение считается злостным и в том случае, если от передачи руля не произошло аварии), систематическое нарушение правил движения, быстрая езда, неподчинение распоряжениям органов милиции и др. представителей власти, нетрезвое состояние во время работы и управления автомашиной, независимо от последствий, неоказание помощи пострадавшим от аварии или попытка скрыться после происшедшей катастрофы от представителей власти, выпуск из гаража заведомо неисправной автомашины, неисправность которой могла бы повлечь за собой катастрофу или серьезную порчу машины.

Все эти проступки, в зависимости от обстоятельств и последствий, квалифицируются по соответствующим статьям (ст. ст. 111, 139, 145 и 156) уголовного кодекса.

Дела об авариях и катастрофах с человеческими жертвами и другие случаи, имеющие общественное значение, по директиве прокуратуры республики предложено проводить показательными процессами с освещением результатов судебного дела в печати. Ряд таких дел уже рассмотрен в московских клубах.

При разрешении дел о грубом нарушении дисциплины и невыполнении технических правил и правил езды, предложено ставить на обсуждение (независимо от непред'явления иска) вопрос об имущественной ответственности виновного, и подвергать осуждению в качестве дополнительной или основной меры социальной защиты — лишению права заниматься профессией шофера.

В третьем решающем году пятилетки перед автотранспортом стоят сложные и ответственные задачи.

Правительство установило для обеспечения вывоза урожая 1931 г. из совхозов Зернотреста среднесуточный пробег автомашин в 300 км при 20-часовой работе и десятиминутной разгрузке. Лишь для Восточной Сибири, Северного Казакстана и Дальнего Востока и на октябрь и ноябрь среднесуточный пробег автомашин установлен в 200 км.

Особо важные задачи выдвинуты июньским пленумом ЦК ВКП в связи с принятыми решениями о московском городском хозяйстве и развитии всего городского хозяйства СССР.

Бесспорно, выполнение таких заданий без твердой, четкой трудовой дисциплины автотранспортных работников невозможно.

Перед транспортниками стоит неотложная задача — поднять на должную высоту трудовую

дисциплину и улучшить работу автотранспорта во всех отношениях.

Для этого местные партийные, профессиональные и автодорожные организации должны немедленно повести решительную борьбу с дезорганизаторами работы транспорта.

Только та организация с честью выполнит свой долг перед партией и страной, которая сумеет по настоящему развернуть социалистическое соревнование и ударничество и мобилизовать всю общественность на борьбу за оздоровление автотранспорта и изгнание из его рядов чуждых и разложившихся элементов.

Автотранспорт должен быть одним из мощных рычагов социалистической реконструкции страны.

В. Обухов

АВТОДОРОВСКАЯ СМЕНА КРАСНОЙ ПРЕСНИ

ТЯГА В АВТОДОР широко захватила молодежь — школьников и пионеров. Они хотят учиться, помогать обществу в его работе и практически содействовать автомобилизации страны и дорожному строительству.

Лучшим подтверждением этого явился первый слет юных друзей Автодора Красной Пресни в Москве, состоявшийся 6 октября.

На слете выступил с докладом председатель ЦС Автодора А. М. Лежава.

— Товарищи, юные друзья Автодора, перед вами стоит задача подготовить себя к самостоятельной автодорожной работе. Вы должны овладеть автодорожной техникой, знать, как сделана машина, как нужно с ней обращаться. Ваша задача — помочь созданию необходимых нашему Союзу кадров.

Очень часто мы наблюдаем случаи озорства и хулиганства со стороны ребят, бросающих

стекла и гвозди под машины. Таких несознательных ребят надо учить. Им надо разъяснять, что это — недопустимое явление, что это — вредительство.

Выступавший затем с докладом об автодорожном строительстве и участии в нем детей т. Блюм конкретизировал задачи юных друзей в автодорожной работе.

Юдовцы должны теоретически и практически учиться автомобильному и дорожному делу, добиваться, чтобы в школах изучали автомобиль и правила уличного движения, шефствовать над гаражами или над автомобилями и т. д.

— Когда вы будете в лагере, в деревне, — говорил т. Блюм, — подумайте о том, как и чем вы можете помочь крестьянам и колхозникам в дорожном строительстве. Думаю, что вы могли бы взять маленький участок, который для примера отремонтируете самостоятельно.

Слет взял на себя ряд конкретных обязательств:

Организовать при каждой базовой школе ячейку ЮДА. Наладить в ячейках систематическую работу по изучению автомобиля и дороги. Взять шефство над отдельными участками дорог и над отдельными автомашинами своего предприятия. Вербовать новые кадры для автотранспорта. Сбирать рабочие предложения по улучшению автодорожного строительства. Вести упорную борьбу с автовредителями и хулиганами.

Обязательства, взятые на себя слетом юных друзей Автодора Красной Пресни, показывают, что пионер и школьник становятся активными участниками широкого автодорожного движения, верными друзьями общества Автодор.



На выставке слета ЮДА Красной Пресни. Пионеры рассматривают мотор, собранный членами ЮДА из автостарья.

Союз фото

Н. З.

КАКИХ ВОДИТЕЛЕЙ ДАЕТ ЦИТОВСКИЙ МЕТОД?

ОБЗОР ПИСЕМ И ДР. МАТЕРИАЛОВ, ПОСТУПИВШИХ В РЕДАКЦИЮ
В СВЯЗИ СО СТАТЬЕЙ „ШОФЕРЫ ВОДИТЕЛИ ИЛИ... ВРЕДИТЕЛИ“

В № 11 нашего журнала за этот год было помещено письмо шофера-инструктора т. В. Новицкого (Минск) „Шоферы водители или шоферы вредители“, в котором автор указывал на неудовлетворительные результаты подготовки автомобильных кадров методом ЦИТа.

Тов. Новицкий отмечал, что метод ЦИТа при очень коротком сроке обучения (2—2½ месяца) дает учащимся слишком мало автомобильных знаний, и считает, что с цитовской программой надо было бы обождать, пока мы не начнем строить крупные гаражи.

В условиях мелких гаражей, — указывал автор, — метод ЦИТа создаст только недоразумения, порчу машин и калечение людей — недоучившихся водителей.

В ответ на эту статью редакция получила ряд разнообразных материалов, которые за недостатком места мы не можем использовать полностью и приведем здесь в виде сводки.

Тов. В. Житов (Иркутск) освещает результаты подготовки автоводителей по цитовскому методу на материале местного автохозяйства.

В гараже Союззолота работал один из водителей, окончивший курсы по цитовскому методу за 2½ месяца. Когда у этого водителя в дороге стала машина, он кинулся к мотору искать причину остановки, но не смог ее найти. Тогда он вывернул жиклер из карбюратора, и, думая, что жиклер засорился, стал его прочищать и ковырять, но машину все-таки в ход не пустил и ее привезли в гараж на буксире. В гараже оказалось, что неисправность была не в карбюраторе, а в зажигании, жиклер же в результате неумелого ремонта имел диаметр, в 3—4 раза превышающий нормальный, и его пришлось, конечно, выбросить. Результаты этого случая автор формулирует так: „Простой, затрата на ремонт машины и добавочная зарплата шоферу“.

Условия сибирских дорог, к которым надо долго привыкать, также требуют от шофера особых навыков, а учащиеся, обучающиеся всего 2—2½ месяца, конечно, за такой короткий срок их приобрести не могут; в результате

они ездят „на ура“ по всем кочкам и ухабам. Это соответственным образом влияет на машины, которые и простаивают продолжительное время в ремонте. Так водитель становится „бессознательным вредителем“...

Тов. Житов соглашается с т. Новицким в том, что на окраинах Союза подготовка автокдров по цитовской программе пока еще себя не оправдывает, и предлагает удлинить программу обучения шоферов водителей: окончивших обучение надо обязать проехать помощниками шоферов не менее 1—2 месяцев, и только потом, в зависимости от способностей, давать им самостоятельную работу.

Сходные соображения приводит по собственному опыту и т. Бородин (Ростов-на-Дону). В Ростове были организованы курсы по методу ЦИТа; окончившие получили книжки на право управления автомашинами, но результаты получились самые плачевные.

Автор говорит, что в результате „десятки тысяч рублей были выброшены на ветер, хотя они могли быть полезны для подготовки кадров другим способом“.

Автор считает, что короткий 2-месячный срок обучения себя ни в каком плане не оправдывает, что цитовская программа калечит людей и что безрельсовый транспорт в условиях наших скверных дорог нуждается в особо квалифицированных водителях, которых цитовские аудитории пока не дают.

Наш постоянный рабкор т. А. Иванов из Петрозаводска пишет: „Цитовская программа обучения шоферов пробралась и к нам. Результаты работы очень плачевны. Много случаев поломанных машин, много аварий, много человеческих жертв“.

Тов. Иванов сообщает о нескольких тяжелых случаях аварий, иногда с человеческими жертвами, в результате которых у гаража Карелавто образовалось целое кладбище автомобилей. Автор тоже присоединяется к мнению, что выпускать шоферов по цитовской программе еще рано и что лучше потратить на это дело некоторую добавочную сумму денег и продлить курсы шоферов: хотя бы до восьми-десяти месяцев, чтобы выпускать не шоферов-вредителей, а действительно знающих автоработников.

Кроме этих индивидуальных отрицательных отзывов о цитовском обучении редакция получила коллективное мнение учащихся курсов Автодора Нижегородского автозавода.

В своей резолюции курсанты в количестве 80 человек пишут, что, прочитав и обсудив статью т. Новицкого и информацию преподавателя т. Ковалева о методах подготовки кадров по способу ЦИТа, они считают необходимым, „чтобы через год мы не очутились у разбитого корыта, в первую очередь заострить внимание не на подготовке шофера-водителя, а на подготовке шофера-механика с расчетом через год или полтора посадить его на автостанцию“.



Так пропадает вследствие неумелого обращения ценная грузовая машина

Установки ЦИТа курсанты считают неверными: „доверяя машину технически-неграмотному человеку, при остром недостатке механиков, мы имеем 80% угробленных машин из всего числа стоящих в ремонте“.

В заключение курсанты считают правильным, что хозяйственники Нижегородского автозавода не дают цитовским молодым водителям сразу же управлять машиной, пока они не проработают два месяца на ремонте. Соображения т. Новицкого курсанты считают правильными.

Противоположную позицию, в отличие от всех высказывавшихся пока товарищей, занимает т. Л. Е. Витин (Москва), который прислал нам заметку, резко возражающую т. Новицкому.

Тов. Витин указывает, что обслуживание машины должно производиться несколькими категориями работников — специалистами по вождению, уходу, обслуживанию и ремонту. Автор считает, что процесс обучения узкого специалиста-водителя может быть уложен в чрезвычайно короткий срок (25—30 часов), но тут же делает весьма существенную оговорку, что „труд его может быть применен в условиях, приближающихся к американским“.

Вслед за этим т. Витин вынужден признать, что „в настоящий момент нам нужен шофер, знающий кроме управления машиной и ремонт в минимальном объеме (в пределах дорожного ремонта, выполнимого имеющимся при машине инструментом), а также уход и обслуживание машины“.

Тов. Витин указывает, что программа подготовки шоферов-водителей, применяющаяся на курсах Акц. о-ва „Установка“, включает в себя 205 учебных часов, что при 5 часах ежедневных занятий составит 41 рабочий день.



Учебные занятия на автокурсах Чувашского Автодора (г. Чебоксары).
Фото красноармейца Н. Костина

В своей заметке т. Витин выдвигает ту правильную мысль, что если путем простого сложения средств производства в колхозах нам удалось получить значительный производственно-экономический эффект, то путем организации междуминистерственных крупных гаражей мы сможем при тех же ресурсах создать наиболее рациональные формы хозяйства для эксплуатации автомобилей.

Мысль эта, разумеется, правильна. Мы считаем, однако, что это замечание т. Витина отнюдь еще не разрешает полностью всего вопроса об оценке цитовской системы подготовки автокадров, которая на сегодняшний день, в тяжелых условиях работы автомобильного парка, в разных местностях Советского союза, по отзывам практических местных работников, пока себя не оправдала. Очень возможно, что неудача первых шагов объясняется плохой организацией дела.

ПРИВЕТ СТРОИТЕЛЯМ НИЖЕГОРОДСКОГО ГИГАНТА!

В момент составления этого номера „За Рулем“ строители Нижегородского завода заканчивают приготовления к 1 ноября—дню окончания строительства завода.

В следующем номере журнала будет дано значительное количество материалов по истории гигантской стройки и описанию автомобильного гиганта советской пятилетки.

Редакция „За Рулем“ от имени сотен тысяч своих читателей и автодоровцев шлет пламенный привет героям рекордной стройки, ударникам одного из крупнейших в мире автомобильных заводов.

Пуск Нижегородского завода — сокрушительный удар по оппортунистам всех мастей. Мировой пролетариат с гордостью, мировая буржуазия с ненавистью, следят за тем, как большевики осуществляют пятилетку, как претворяется в жизнь лозунг т. Сталина: „Посадить СССР на автомобиль“.

НЕЛЬЗЯ ПОДГОТОВИТЬ ШОФЕРОВ БЕЗ МАШИН ПО ОДНИМ ТАБЛИЦАМ

АВТОДОРОВСКИЕ КУРСЫ НУЖДАЮТСЯ В 2000 АВТОМОБИЛЕЙ

В УСЛОВИЯХ роста грузооборота, вызываемого гигантским развитием промышленности и сельского хозяйства страны, и одновременно с этим в условиях значительного разрыва между грузооборотом и способами его покрытия (гузовым и механическим транспортом), каждый автомобиль, каждый трактор является боевым орудием социалистического строительства.

Автотракторный парк Советского союза, увеличивающийся в 1931 г. в $1\frac{1}{2}$ раза, а в 1932 в 6 раз (автопарк в 1932 г. дойдет до 170 тыс. машин, а тракторный до 300 тысяч), потребовал значительных по численности кадров.

Центральный комитет партии в сентябре 1930 г. вынес постановление о форсировании работы автопарка с доведением ежедневного пробега автомобиля минимально до 100 км в сутки.

На основе исследования рабочих возможностей автомобильного транспорта были выявлены следующие задания: 1) ежедневный пробег в городе — 100 км, а на трактах — 180 км; 2) работа — 280 дней в году; 3) измеритель переработки грузов — 16800 тонно-километров на 1 тонну грузоподъемности автомобиля и 4) коэффициент использования пробега — 65%.

Для того чтобы выполнить и превзойти эти измерители, от автотранспорта потребовалась работа не менее чем в две, а там, где это возможно в 3 смены; отсюда — необходимо удвоенное и утроенное количество обслуживающего персонала.

Не в меньшей степени это касается и тракторов, которые в период полевых кампаний используются на 23-часовой непрерывной работе. Такая напряженная и ответственная работа требует не только количественно достаточных кадров, но и высокого качества их подготовки. Это — вопрос чрезвычайной важности.

Подготовкой водителей у нас заняты главным образом общество Автодор и Акционерное общество „Установка“ по договору с ЦС Автодора.

Все усилия этих организаций выпускать „совершенно подготовленных“ водителей оказываются тщетными из-за крайней слабости их материальной части. Достаточно указать на цифры обеспечения учебными машинами о-ва Автодор, являющегося главным поставщиком квалифицированных водителей.

На 1 апреля 1931 г. курсами Автодора было развернуто обучение для годового охвата 30 000 человек. Эта контрольная цифра по предположениям ЦС Автодор будет значительно превышена, так как из различных районов непрерывно приходят сведения об организации все новых и новых школ и курсов; при этом необходимо отметить, что наплыв желающих учиться автоделу значительно превышает пропускную способность наличной учебной сети.

Эти сведения не охватывают кружков по изучению Автодела при коллективах Автодора, где обучение проходит в разрезе главным образом любительского ознакомления с машиной и освоения техники управления ею.

Какое же количество автодоровцев обучается в этих кружках?

На 1 января этого года только по РСФСР зарегистрировано 4522 городских коллектива и 1688 сельских (всего 6210) с входящим в них активом в 641488 человек.

В 1932 г. Автодор проектирует подготовить на своих курсах не менее 50 000 человек профессионалов-водителей и 100 000 любителей в кружках. Для выполнения всей этой программы подготовки кадров Автодор располагает только 300 старых, разносерийных машин, почти негодных для езды. Надо ли добавлять, что для подготовки этой армии водителей нужна соответствующая материальная часть в виде машин выпуска не 1911 г., а 1931 года и типовых агрегатов (моторов, коробок передач и пр.) для лабораторной проработки теоретического курса.

Практикующееся в настоящее время обучение курсантов на автомобилях и агрегатах, давно амортизированных и вышедших из эксплуатации типов и марок, не только не приносит необходимой пользы, но даже имеет явно вредную сторону. Будучи обучен на старом типе машины, водитель, по окончании школы, применяет и по отношению к типовой привившиеся у него не правильные методы и способы управления, обращения и ухода, чем быстро выводит машину из строя.

Результатом никуда нигодной практической подготовки является недопустимо высокий процент аварийности и неисчислимы потери, происходящие от недостаточного практического ознакомления с устройством принятых у нас типовых машин.

Снабжение курсов Автодора машинами внутрисоюзного производства, на которых водителю придется работать, является в данный период серьезнейшим назревшим вопросом.

Центральный совет Автодора исчисляет свою учебную потребность в 2000 машин, а агрегатов на сумму в 100 тысяч рублей.

Те, кто близоручно считает, что выдача этих машин хозяйственно нецелесообразна, пусть подсчитают, насколько сократится ремонт и усилится эффективность работы машины от улучшения ухода, сколько автомобилей и людских жизней сохранится от уменьшения аварийности и какое значение будет иметь улучшение работы водителей для обороноспособности советской страны.

М. Дьяков

НАМ НУЖЕН ХОРОШИЙ ШОФЕР, КВАЛИФИЦИРОВАННЫЙ ТЕХНИК, ВЫСОКОКАЧЕСТВЕННЫЙ ИНЖЕНЕР

АВТОДОР ШИРОКО ОРГАНИЗУЕТ ПОДГОТОВКУ КАДРОВ ДЛЯ АВТОТРАКТОРНОГО И ДОРОЖНОГО ДЕЛА

ДВА ГОДА назад в системе советского народного образования не было ни одного самостоятельного автодорожного института. Между тем рост автотранспорта в стране, строительство автогигантов, развернутая программа дорожных работ со всей остротой выдвинули вопрос о необходимости серьезной подготовки большого количества инженеров, техников и шоферов.

После ноябрьского пленума ЦК партии НКПС создал 10 автодорожных институтов, а для подготовки специалистов среднего звена в 1930 г. было создано до 90 техникумов и развернута сеть дорстройуча.

В настоящее время в автодорожном хозяйстве работает 1142 инженера различной квалификации. Потребность в них необычайно растет. На 1 января 1933 г. понадобится около 12 000 инженеров, а в 1934 г. потребность в них возрастет до 18 500. Нашими выпусками мы сумеем покрыть эту потребность немного больше, чем на 40%.

Каковы же перспективы развития автодорожных вузов в 1932 г.?

Цудортранс дал заявку в Госплан об оборудовании вузов на 10 000 человек. Госплан снизил эту заявку наполовину.

В техникумы на 1932 г. принято до 10 000 чел.

Вопрос о подготовке кадров как инженерно-технических, так и средней и низшей квалификации по автотракторному и дорожному делу требует особого внимания со стороны Автодора.

Работа, развернутая Цудортрансом по подготовке кадров, крайне слаба.

По данным Цудортранса в 1932 г. должно быть подготовлено инженеров—5 705, техников—16 015, дорожных мастеров—7 180, механиков—5 840, слесарей—7 000, десятников—24 236, шоферов—215 000.

Таким образом, в 1932 г. потребность в автодорожных кадрах выражается в 250 306 человек, не считая тракторных кадров, которых надо подготовить, ориентировочно, в количестве 100 000 человек.

Цудортранс, учитывая, что ему справиться с этой задачей не под силу, решил передать подготовку значительной части шоферов достаточно окрепшей автодорожной организации, сумевшей зарекомендовать себя в этом отношении с хорошей стороны.

Широкую работу по подготовке автоводителей Автодор развернул в текущем году. 30 000 человек было охвачено автодорожскими курсами. В автодорожских кружках обучается помимо этого 10 000 человек и на заочных курсах 60 000 человек.

В 1932 г. подготовка кадров Автодором будет расширена. Курсами должно быть охвачено 50 000 чел. и кружками не менее 100 000 чел.

Базы Автодора сумеют справиться с этой большой задачей лишь в том случае, если будет произведена коренная реорганизация всей учебной сети как по линии организационной, так и методической.

На одном из последних заседаний президиума Центрального совета Автодора широко обсуждался этот вопрос. Придавая большое значение своевременной подготовке технического и водительского состава, президиум ЦС вынес целый ряд важных постановлений:

1. Создать при ЦС общественный отдел подготовки кадров.

2. Установить жесткий контроль за подготовкой автотракторных и дорожных кадров по линии Цудортранса, ВАТО и ВСНХ.

3. Обратить особое внимание на развертывание заочного обучения, подготавливая таким путем шоферов, трактористов и десятников, мастеров и бригадиров для заводов и баз, инструкторов-механиков автотракторного дела, дорожных мастеров, организаторов трудучастия населения в дорожных работах.

Кружки Автодора должны уделить максимум внимания подготовке шоферов и повышению квалификации шоферов и трактористов.

Отдел кадров Центрального совета Автодора в ближайшее время создаст показательную школу инструкторов-механиков на 300 человек с годичным сроком обучения. Эта школа будет укомплектована работниками автотракторного дела со стажем не менее 4—5 лет.

При отделе кадров создается постоянное методическое бюро, которое займется разработкой единого метода подготовки, а также введением единой программы обучения.

Работа отдела кадров будет строиться на основе строгого хозяйственного расчета с широким применением методов контрактации и договорных условий с заинтересованными ведомствами и организациями.

В ОКТЯБРЬСКИЕ ДНИ ПРОВЕРИМ УЧАСТИЕ АВТОДОРОВСКИХ ОРГАНИЗАЦИЙ В ПОЛИТИЧЕСКИХ И ХОЗЯЙСТВЕННЫХ КАМПАНИЯХ СОВЕТСКОЙ СТРАНЫ!

НЕРАЗБЕРИХА С ПОДГОТОВКОЙ ШОФЕРОВ В ЛЕНИНГРАДЕ

ОТДЕЛ ТРУДА И ОБЛАСТНОЙ АВТОДОР ЗАСНУЛИ

КАЗАЛОСЬ БЫ, что в Ленинграде, где имеются все предпосылки для авто-учебы, положение с подготовкой водительских кадров должно было обстоять более или менее благополучно. Но как ни странно, именно в Ленинграде этот важнейший участок автомобилизации находится в безначальном, неорганизованном состоянии.

Формально подготовку кадров регулирует отдел труда. Но в чем заключается его деятельность? В сущности, ни в чем.

Есть несколько крупных автохозяйств — Ленкомтранс, Союзтранс, ЛСПО, которые сами готовят кадры в своих шоферских школах. Отдел труда во всех своих расчетах исходит из потребности данных хозяйств. Какова потребность в кадрах вообще в Ленинграде на ближайшие несколько месяцев и будущий год он не знает и, повидимому, знать не хочет. Основное, из чего можно исходить — какой намечен по плану завоз машин в Ленинград и область — ему неизвестно. Неизвестно ему также, имеется ли сейчас нехватка в шоферах или наоборот — излишек. Не приходится после этого говорить о каком-либо планировании.

Между тем, в Облдортрансе имеются разработанные данные о завозе машин. По этим данным в 1932 г. в Ленинград и область будет завезено до 7 000 машин, для которых потребуются одних водителей около 17 тысяч человек. Кто обеспечит подготовку такой армии?

Правда, отдел труда рассчитывает, что „если будет потребность“, то ее покроют авто-школы Ленкомтранса и Союзтранса. Но эти же хозяйства, как это отмечено президиумом союза транспортных рабочих, не выполнили контрольных цифр в 1931 г. Вот примеры: ЛСПО — контрольная цифра 500, принято для обучения — 72 человека. Союзтранс — контрольная цифра 600, принято — 245. Округ связи — 150, принято — 100. Облдортранс — 150, принято — 100. В результате получился недобор в 883 человека. Таким образом, рассчитывать, что эти хозяйства смогут, помимо своей все увеличивающейся потребности, удовлетворить кадрами другие хозяйства не приходится.

Но может быть отдел труда учитывает те кадры, которые подготавливаются в кружках Автодора? Ничего подобного. Автодоровские кадры в расчет не принимаются. И работой Автодора в этой области он не интересуется.

Когда же мы спрашивали в отделе труда, кто даст кадры, скажем, для заводских гаражей, последовал ответ:

— Это дело хозяйственников. Захотят — договорятся с Автодором, захотят — с Союзтрансом.

— Но позвольте, — указывали мы, — ведь хозяйственники пока и в ус не дуют; ведь они могут беспокоиться о кадрах лишь тогда, когда придут уже машины, что вызовет колоссальные простои.

В ответ на это работники отдела труда лишь развели руками.

Не лучше обстоит дело в Автодоре. Какова потребность в кадрах — в Автодоре не знают. Больше того, не знают, сколько автодоровцев

получили права на езду. „Это можно узнать в ленинградской городской инспекции“ — заявляют руководители Автодора.

Кружками, которые стихийно возникают в коллективах; никто не руководит.

Профтехническая секция ограничивает свою деятельность подбором литературы и проверкой преподавателей. Освобожденных работников по руководству кружками нет.

Кружковцы получают теоретическую подготовку, но не могут получить практику, так как машины требуют ремонта, а на восстановление их нет средств. Некоторые кружки имеют исправные машины, но ими пользуются хозяйственники. Так, коллектив комвуза обучал практике кружковцев на старом „Форде“ марки „Т“. А „Фиатом“ выпуска 1924 г. пользовался проректор по хозяйству.

Некоторые коллективы имеют машины, но не занимаются учебой. Другие же коллективы не имеют машин, а учебу проводят и никто не побеспокоится сконцентрировать все машины при районных отделениях Автодора, чтобы там проводить практическую учебу.

Областной Автодор всю вину за беспорядочное, если не больше, положение с подготовкой кадров валит на отдел труда.

„Средства распылены, а отдел труда не может централизовать и предоставить необходимые средства Автодору. И вообще отдел труда игнорирует Автодор. До июля он даже не принимал на учет автодоровцев, получивших права третьего разряда“, — так говорят в Автодоре.

Автодор взял на себя обязательство подготовить 25 тысяч человек. Но подготовит ли он их и как подготовит — неизвестно.

По словам работников областного Автодора уже сейчас кадров не хватает. Машины вместо двух смен работают в одну смену. По данным же отдела труда на учете состоят несколько сот шоферов.

Оказывается, хозяйственники хотят только шоферов первого разряда, а третий разряд игнорируют. Но где взять шоферов первого разряда? Ведь их сразу не народишь.

Почти все новые машины, проработавшие не более года, из-за низкой квалификации водителей подверглись ремонту. И в то же время никто не задумывается над повышением квалификации шоферов.

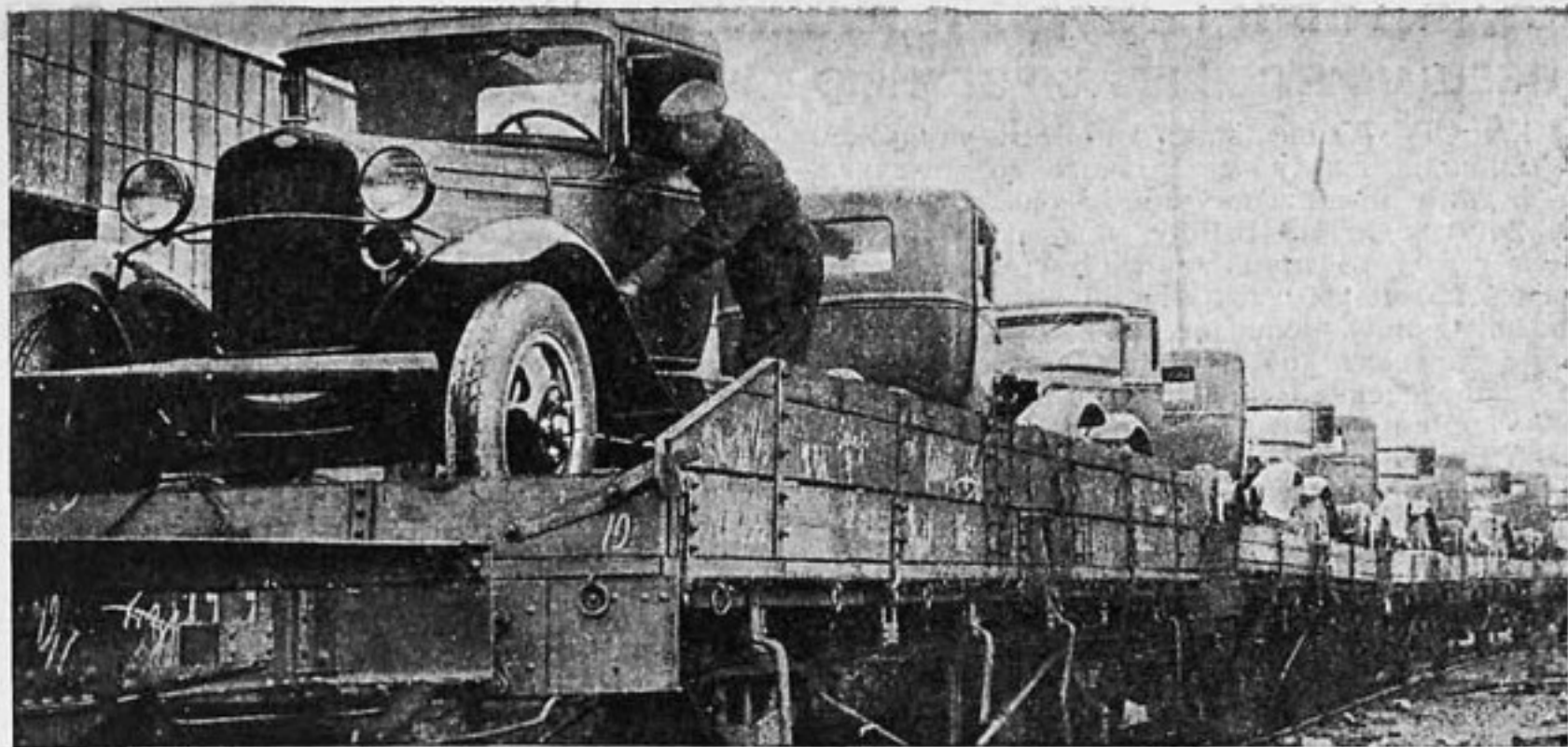
Отдел труда спит, а вместе с ним спит и Автодор.

Подготовка кадров — слишком серьезный вопрос, чтобы на него можно было смотреть спустя рукава.

Автодор должен, не теряя ни минуты, прежде всего сам перестроить всю свою работу, взять под общественный контроль работу отдела труда и сдвинуть мертвой точки важное дело.

Товарищи автодоровцы, довольно „кивать на Петра“ — нужно работать, и работать энергичными темпами.

А. Мло-к



Отгрузка машин, собранных на автосборочном заводе им. КИМ (Москва)

НУЖНЫ ЛИ КОМИССИИ ПО КВАЛИФИКАЦИИ ШОФЕРОВ? *

НАСТУПИЛ момент поставить на очередь вопрос о коренной реорганизации порядка испытания лиц, желающих получить квалификацию шофера.

Согласно приказа НКПС № 1221 от 14 декабря 1929 г., лица, обучающиеся в профтехнических учебных заведениях по подготовке шоферов, получают квалификацию в комиссиях, действующих при соответствующих учебных заведениях. Для остальных граждан, желающих получить квалификацию шофера, предусмотрены квалификационные комиссии при дорожно-автомобильных органах.

Что касается учебных заведений, то этот вопрос не вызывает сомнений. Необходимо лишь дополнить состав комиссии представителем от отделения регулирования городского движения с правом решающего голоса.

Остро стоит вопрос с лицами, не обучавшимися на курсах или в учебных заведениях, о так называемых „одиночках“; их, пожалуй, гораздо больше, чем учащихся.

Квалификационные комиссии при дорожно-автомобильных органах, созданные специально для этих „одиночек“, не достигают цели, ибо проверить знания, требуемые для шофера они не в состоянии за тот короткий промежуток времени, который они могут уделить каждому экзаменуемому.

Кроме этого, — в Ленинград, Москву, Харьков приезжают шоферы, получившие права в небольших провинциальных городах, и предъявляя свои удостоверения для визирования.

Проверка их теоретических познаний не предусмотрена законом, а эти познания подчас вызывают большие сомнения. Выходом из положения является проверка их теоретических знаний одновременно и попутно с проверкой их практической подготовленности по управлению автомобилем. Такой способ проверки необходимо применять и к „одиночкам“. Спе-

циальные квалификационные комиссии по проверке теоретической подготовленности при дорожно-автомобильных органах (при инспекциях городского движения или при отделениях регулирования городского движения) следует ликвидировать, оставив лишь проверку практического умения управлять автомобилем, знания правил движения в условиях ориентировки в большом городе.

Такая ликвидация комиссии мыслится при обязательном прохождении каждым, желающим сделаться шофером, школы шоферов, различных курсов, автодорожных кружков, т. е. при обязательном условии изучения автомобиля не способом натаскивания, не зазубриванием какого-либо вопросника, а путем основательного знакомства с предметом по утвержденной программе. Правда, имеются „одиночки“, считающие себя уже подготовленными и записавшиеся или имеющие в виду в ближайшем будущем записаться на сдачу теоретического испытания. Чтобы не ставить их в безвыходное положение, можно объявить срок, на который будет продлено действие квалификационных комиссий. Кроме того, необходимо будет объявить, ко всеобщему сведению, что с такого то момента будут действовать лишь квалификационные комиссии при соответствующих учебных заведениях.

Планирование роста нашей промышленности идет рука об руку с четким планированием подготовки кадров. Это планирование должно привести к тому, что основные кадры — огромное большинство — будут подготавливаться не кустарным способом, а в специальных учебных заведениях. И тогда естественно отпадет надобность в комиссиях по проверке теоретических знаний. Для тех же граждан, которые будут обучаться в одиночку, можно установить право сдачи экзамена в качестве экстернов в квалификационных комиссиях при учебных заведениях Ленинград

* В порядке обсуждения.

КОГДА ГИБНУТ ЛЮДИ И МАШИНЫ

СОВЕЩАНИЕ ПО РЕГУЛИРОВАНИЮ УЛИЧНОГО ДВИЖЕНИЯ

У КАКОГО-ТО писателя (помнится, у Джека Лондона) есть рассказ такого содержания. В одно прекрасное утро с одного конца города выходит на работу человек; в то же время с другого конца города другой человек, шофер, по имени Джек или Билль, выводит из гаража машину. Человек спокойно идет на работу с определенной скоростью. Также спокойно с определенной скоростью, в определенном направлении ведет автомобиль шофер по имени Билль или Джек. В силу определенных скоростей, определенности направления и еще ряда других причин, два эти человека незнакомые и ни с чем не связанные друг с другом должны встретиться в таком то часу на перекрестке таких то улиц. Но ни шофер Билль, спокойно ведущий машину, ни человек, спокойно идущий на работу, еще ничего не знают и, ни о чем не думая, движутся навстречу друг другу. В определенном часу человек выходит из-за угла на перекресток и в то же время из-за другого угла стремительно выезжает на своем автомобиле шофер Билль... Человек делает неловкую попытку перебежать мостовую, автомобиль насккивает на человека, сшибает его и в результате на сцену выступает третье лицо: скорая помощь. Случился, как говорится, несчастный случай.

За точность передачи рассказа не ручаюсь. Автор рассказа хотел в данном случае выразить философскую мысль, так сказать, предначертанность человеческой судьбы в силу закона причинности.

Нас интересует в данном случае другое. Ни Билль ни пострадавший не могли знать заранее о том, что случится.

Ясно, что если бы они знали об этом, то не стали бы лезть друг на друга. Намеренного

убийства здесь нет. Но вот вопрос, так сказать, милицейского порядка: если бы пострадавший понял, что прежде чем перейти улицу большого города, надо посмотреть направо откуда ему может грозить опасность, и если бы Билль помнил, что разгонять машину на перекрестке весьма дурная привычка и карается по соответствующим статьям уголовного кодекса, — если бы они это помнили, могло ли тогда случиться несчастье? Придется ответить: а ведь пожалуй, несчастье бы и не случилось.

Теперь помножим случай с Биллем по крайней мере на 20, и мы будем иметь приблизительное преуменьшенное число несчастий на улице большого города (Москвы) ежедневно. Помножим это число на 365 дней и мы получим ежегодно тысячи убитых и раненых только в одном большом городе.

Представим себе теперь дальше, что Билль налетит не на человека, а на себе подобного Билля, или на трамвай, на автобус или просто на фонарный столб. Тогда к числу человеческих жертв следует приписать еще кругленькую сумму порядка миллиона рублей, так называемых материальных убытков.

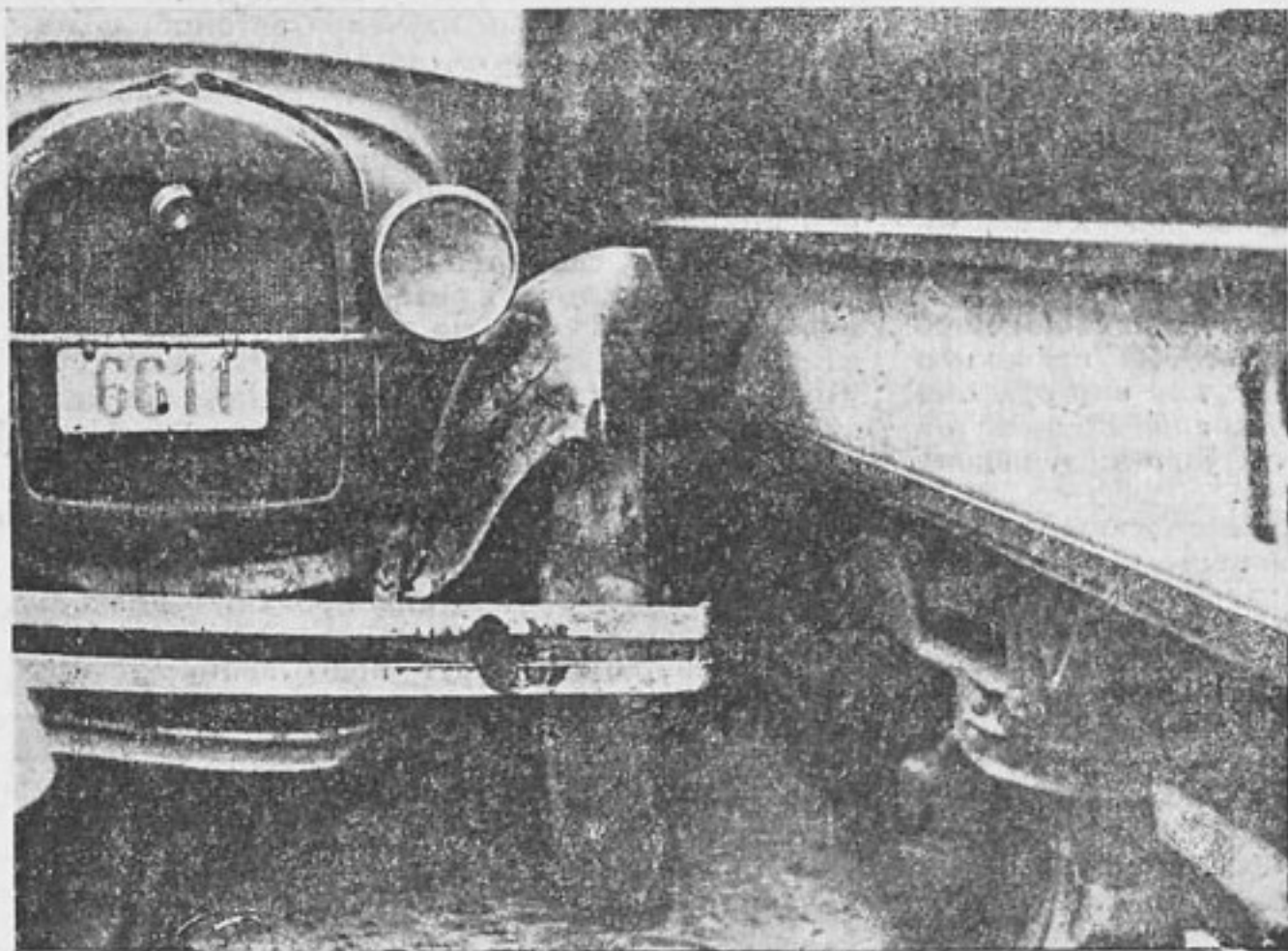
Вопрос о Биллях и тех, кто лезут под колеса Биллей, ставился недавно (3—6 октября) в порядке обсуждения на первом всесоюзном совещании милиции, посвященном специально вопросам регулирования уличного движения.

Все выступавшие указывали, что в связи с ростом промышленности и, как следствием этого, необыкновенно быстрым ростом городского населения, вопрос об уличном движении назрел и требует немедленного разрешения. Достаточно указать, что число уличных жертв в Москве возросло по сравнению с прошлым годом на 43%. Эта цифра должна возрасти еще

больше, когда наш транспорт, хотя бы только автомобильный, будет исчисляться в ближайшие годы не в тысячах, а в миллионах единиц.

В регулировании уличного движения мы сильно отстали от заграницы. Возьмем число жертв в Америке и у нас. В САСШ в городах на 1000 машин приходится ежегодно один убитый, у нас в Ленинграде — 35 человек, а в Москве даже 40. Очевидно, в такой же пропорции возрастает сумма материальных убытков от уличных аварий. Кто в этом виноват?

Вследствие несоблюдения правил уличного движения „Форд“ наскочил на трамвай (Москва). Фото Н. Коноплева



Во-первых, виновата плохая планировка городов. Типичный пример — Москва. В Москве узкие кривые улицы, узкие тротуары, на которых весь поток пешеходов при всем желании не может уместиться и частью расплывается по мостовой. Театры, главные учреждения, огромные магазины вроде Гум или Мосторг собраны в центре города, концентрируя вокруг себя главные потоки пешеходов. Большинство магазинов расположено на перекрестках как раз там, где уже и без того большое движение. Большой процент населения рассеян кольцом на окраине Москвы за городом, и утром в определенные часы к началу работ на предприятиях и в учреждениях подвозится поездами, трамваями, автобусами и т. д. к городу, а затем к центру города.

Во-вторых, основная причина уличных несчастий лежит в незнании или нежелании знать правила уличного движения в городе.

Больше половины несчастных случаев происходит по вине пешеходов. Водители жалуются, что мостовая в руках пешеходов, что не пешеход дает дорогу машине, а машина вынуждена обходить пешехода. Население в основной массе не знает самых элементарных правил хождения по улицам большого города. Однако, во многом виноваты и водители. Превышение установленной скорости езды, нарушения запрещения езды в определенных местах, игнорирование указаний уличных сигналов — самые распространенные факты. В особенности недисциплинированы водители гужевого транспорта.

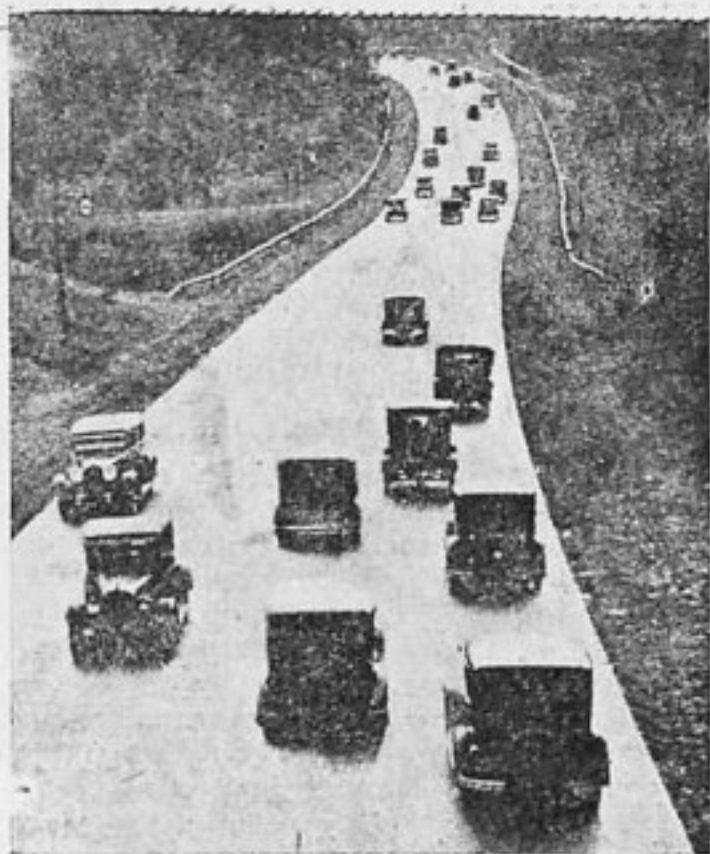
Наконец, третья причина: неумение, а часто полное отсутствие регулирования уличных потоков со стороны милиции. Совершенно верно указывали выступавшие на совещании: чтобы уметь регулировать движение, милиционер должен иметь элементарные понятия о скорости различных видов транспорта, расстоянии, на котором возможно полное торможение машины с полной скорости и т. д. Во многих случаях причиной аварийности является техническая неграмотность милиции.

Совещание выработало ряд мер по регулированию уличного движения.

При управлении милиции будет организован специальный орган — отдел регулирования уличного движения (ОРУД). Организация его приведет к единому плановому регулированию уличного движения, чего не было до сих пор, когда разрешением вопросов уличного движения занималось сразу несколько учреждений, каждое под своим углом зрения (АОМГИК, МГЖД, МКХ, Облдортранс и т. д.). Большую роль должно сыграть здесь сосредоточение в одних руках учета аварийности и карательной политики за нарушение правил уличного движения.

В целях частичной разгрузки центра города и устранения „пробок“ предполагается ввести следующие меры:

1. Стремиться к децентрализации мест массового скопления (магазинов, театров и т. д.), что следует учесть при постройке новых городов.
2. Поставить вопрос о проведении ряда мероприятий, способствующих приближению местожительства трудящихся к месту работы.
3. Практиковать передвижку начала работ на предприятиях (разные часы начала работы).
4. Избегать совмещения трамвайных и автобусных линий.



Сбразцовая дорога в Америке

5. Так как рост пешеходов превышает рост транспорта, увеличить площадь тротуаров за счет мостовой с одновременным уменьшением на улицах транспортных потоков.

6. Разгрузить транспортные потоки за счет создания новых параллельных потоков и путем разделения магистралей между различными видами транспорта.

7. Разгрузить перекрестки и угловые здания от торговых помещений, переместить часть их в средину кварталов и в переулки.

8. Ввести разграничительные линии на улицах и дорогах с двухсторонним движением.

В области сигнализации принять стандарт знаков и сигналов, регулирующих движение транспорта. Для борьбы с водителями, нарушающими уличное движение, предполагается ввести автоматический световой сигнал на автомобиле, загорающийся определенным светом, когда скорость автомобиля превышает установленную норму в черте города. Чтобы шофер в ночное время не мог скрыться от милиционера, потушив свет у заднего номера, задние номера будут снабжены отдельным местным выключателем.

Решено предложить школам 1-й ступени ввести в учебный план обязательный предмет, изучение правил уличного движения.

В ближайшем будущем должны быть выпущены кино-картины юмористического характера, пропагандирующие правила уличного движения. На службу пропаганде будут взяты кино, фото, радио и печать. Будут организованы конкурсы на лучшие предложения по урегулированию уличного движения, лучшие уличные установки и указатели, конкурс по линии художественной пропагандистской литературы.

Для обмена опытом и заимствования наилучшего, что имеется в деле регулирования уличного движения, были предложены периодические поездки работников ОРУД в другие города Союза и за границу.

Н. Васильев

ШИННЫЙ ЗАВОД ПОБЕЖДАЕТ

ЕДИНСТВЕННЫЙ в Союзе резервуар, питающий пока наши авто и мото-хозяйства покрышками и камерами — это шинный завод „Красного Треугольника“ в Ленинграде.

Потребность Союза в 1931 г. выражается в 460 тысяч обыкновенных покрышек, 186 тысяч „гигантов“ и 24 тысячи мотошин. Почти все это количество должен дать шинный завод „Кр. Треугольник“.

Однако, и в 1932 г., т. е. с момента пуска Ярославского завода значение „Кр. Треугольника“ будет столь же велико. Ему придется выпускать свыше 45% потребности (560 тысяч обыкновенных покрышек, 235 тысяч „гигантов“ и 25 тысяч мотошин). Кроме того, на шинном заводе подготавливаются квалифицированные кадры для Ярославского завода.

Работоспособность нашего автопарка в значительной степени зависит от шинного завода „Кр. Треугольник“. Между тем не секрет, что еще совсем недавно автомашины частенько „прогуливали“ из-за отсутствия обуви.

Чем же это вызвано?

Июль — август были месяцами глубоких прорывов. Так, в августе программа была выполнена лишь на 78,17%.

В чем заключались причины прорыва?

Невыход на работу в августе составлял 13,7% количество нарушений труддисциплины — колоссальное. Производительность труда достигала в августе 75,6% вместо 99,18. Брак „заедал“, достигая скажем по автопокрышкам — 8%, по автокамерам — 17%. Обращала на себя внимание большая текучесть рабочей силы.



Рабочий-промывальщик перед прочисткой сырой глыбы каучука на „Красном Треугольнике“

На заводе происходили частые аварии. Так в 19-й мастерской 3-го августа имели аварию шпредер-каландер, который лишь 18-го после ремонта был пущен в эксплуатацию. Остановка каландра вызвала недоработку 20 тысяч прорезиненных тканей, что соответствующим образом повлияло на последующие стадии производства. Нередко аварии происходили из-за низкой квалификации рабочих. Такие случаи, как перегрузка зубчаток и вальцов, граничащие с преступной халатностью, замечались неоднократно.

Наконец, перебои в снабжении завода необходимыми материалами, как, например, азотами с завода „Кр. Автоген“, создавали нервозность в работе и не только отражались на производительности, но и создавали брак, так как приходилось видоизменять рецептуры. Одно время снабжение кордом настолько обострилось, что его доставляли из Москвы с завода „Проводник“ не поездом, а на автомобилях. Мы, конечно, в принципе не возражаем против конкуренции безрельсового транспорта с железной дорогой. Но пока мы еще не так богаты автомашинами, и нам кажется, что, пожалуй, целесообразнее было наладить планомерное снабжение шинного завода материалами, чем заменять поезд автомобилями.

Оппортунистическое хозяйственное руководство вело завод к все более и более глубокому прорыву. Постыдное недовыполнение промфинплана хозяйственное руководство считало естественным явлением. Рабочие шинного завода не могли мириться с таким положением. И хозяйственное руководство было снято.

Новое руководство совместно с партийными и профессиональными организациями бросилось с энергией и инициативой в бой за выполнение программы. Силы своего завода, всех рабочих были мобилизованы под лозунгом реализации шести указаний тов. Сталина на борьбу с обезличкой, уравниловкой, на борьбу с браком, простое, разгильдяйство — против всего конвейера „объективных“ причин, мешающих выполнению промфинплана.

Ценою большевистского напряжения в сентябре кривая прорыва пошла вниз. Если в июле в среднем в день вырабатывалось 1 482 покрышки, в августе 1 569 покрышек, то 3-го сентября завод дает 1 654 покрышки, 7-го — 1 766, 16-го — 1 844, а уже 18-го сентября заводом дано 2 059 покрышек — 105,9% основной программы. Следующие дни дают столь же блестящие победы шинников.

Но этого мало. Мало выполнять основную месячную программу. Надо еще покрыть задолженность прошлых месяцев. А для этого нужно давать ежедневно 2 500 покрышек. И бойцы шинного бросаются на штурм 2 500.

По решению партконференции шинного завода с 20 сентября объявляется двухнедельный штурм. В эти дни практические создатели заводского промфинплана еще более напрягли мышцы, еще более вспружили волю. Возникший в бригадах и охвативший около 80% рабочих сменно-встречный план набавляет в каждую смену десятки покрышек и камер к ежедневному заданию. Рабочие вносят ряд предложений организационного и рационализаторского чо-

рядка. И каждый день приносит все большие и большие победы.

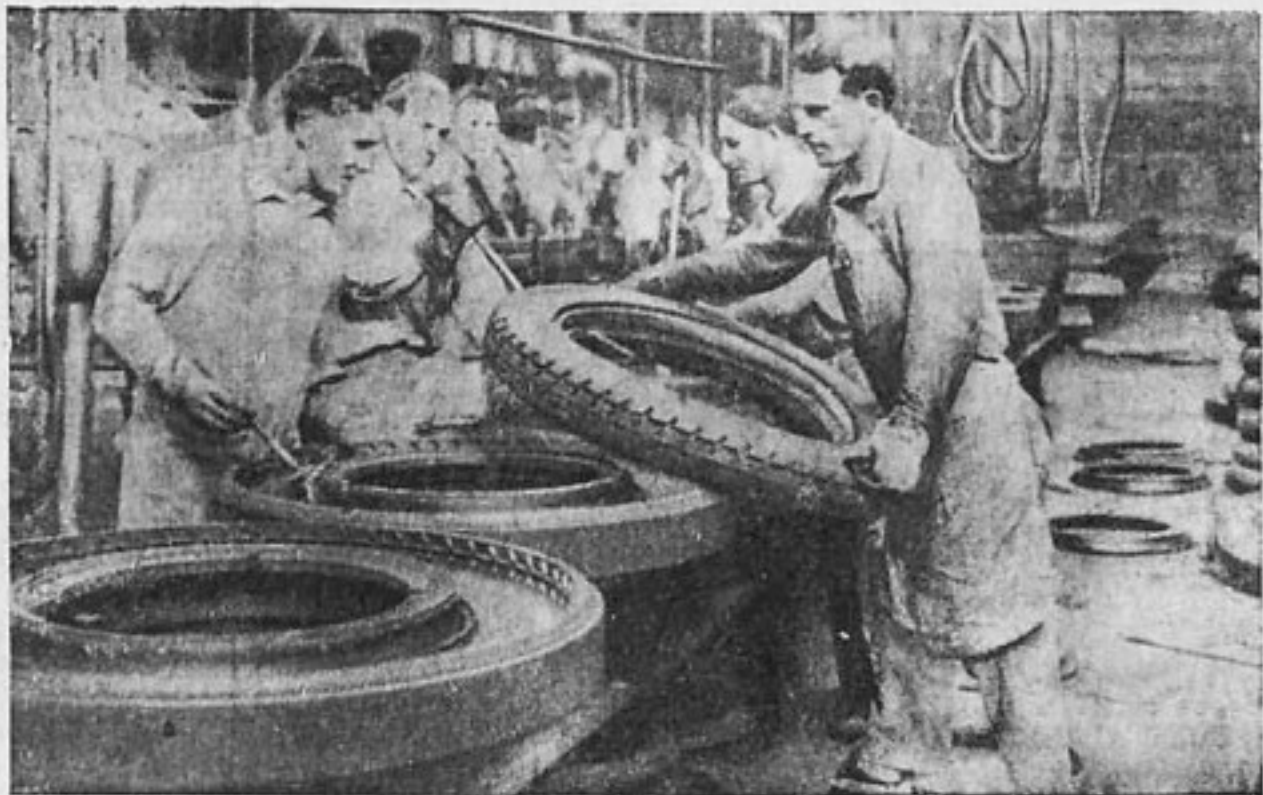
Экстренные бюллетени демонстрируют цифрами все новые и новые рекорды: 28 сентября рабочие впервые в истории завода добились 2 303 покрышек, 29 сентября — 2 415; 3 октября еще более разительная производственная победа — 2 431 покрышка.

В первые дни октября завод обогатился и оборудованием. Был пущен в ход новый тысячетонный автоклав для вулканизации автопокрышек. Пуск автоклава-гиганта еще более приближает завод к перевыполнению обязательств.

Завод достиг путем изменений конструкций, увеличения слойности покрышек и т. п. значительных достижений в качестве шин. В 1930 г. пробег обыкновенной шины составлял 15 тыс. км, а „гиганта“ — 20 тысяч км. Сейчас пробег обыкновенных шин составляет 25 тысяч, „гиганта“ — 35 тысяч км. Несмотря на увеличение материалов в конструкции шин, цена покрышек не увеличена, что достигнуто благодаря снижению расходов.

Конечно, есть еще недостатки — простои, брак и текучесть, но нет никаких сомнений в том, что шинники овладеют крутыми высотами производственных неполадок.

Заводу нужно помочь и в первую очередь эта помощь должна исходить от Автодора. Можно ли говорить о какой-либо помощи, когда



Конвейер варки (вулканизации) тяжелых покрышек в отделе пневматик „Красного треугольника“.

коллектив Автодора на шинном заводе стоит в стороне от повседневных сражений, когда в коллективе Автодора всего комбината „Красного Треугольника“ за 8 месяцев переменилось четыре председателя.

Мы считаем недопустимым, что областной Автодор, Нарвское районное отделение и коллектив Автодора завода не борются и не помогают шинному заводу перевыполнить свой промфинплан.

Арк. Млодик

От Редакции. Редакцией организуется на шинном заводе „Кр. Треугольника“ рабкоровский пост, который будет освещать на страницах журнала работу завода.

НОВЫЙ НАУЧНЫЙ ЦЕНТР АВТОДОРОЖНОГО ДЕЛА

ЗА ПОСЛЕДНЕЕ время вопросы автомобильного транспорта и дорожного дела занимают все большее место в работе ряда высших научных и учебных учреждений и организаций.

Недавно в составе Института техники Коммунистической академии организована секция транспорта с подсекциями железнодорожного, автодорожного и водного дела.

В задачи новой секции входит объединение и координирование работы всех ученых и учебных организаций и учреждений и государственных и общественных организаций в области

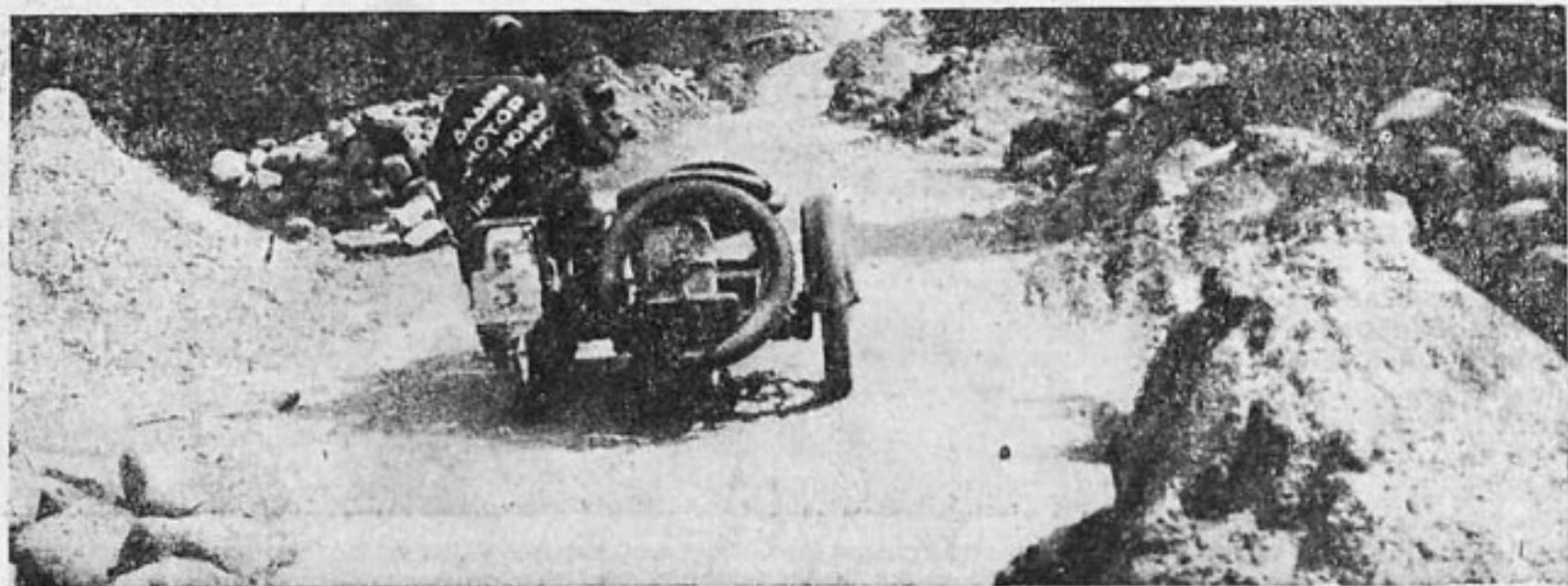
методологии, теории и техники транспортных и дорожных вопросов, разработка новых, встающих перед советской научной мыслью, транспортных проблем, консультация рабочих организаций и изобретателей по вопросам транспортной и дорожной техники и т. д.

К работам секции будут привлечены виднейшие работники теории и практики транспортного дела.

В частности, автомобильно-дорожная подсекция предполагает тесно связаться с Центральным советом Автодора.

12 октября Центральный совет заслушал доклад ВАТО о контрольных цифрах автотракторостроения на 1932 год. Ц.С. внес ряд указаний и поправок, касающихся строительства трехосных машин, усиления удельного веса тяжелого автостроения и форсирования строительства мотоциклов

ТРЕТИЙ ВСЕСОЮЗНЫЙ ПРОБЕГ СОВЕТСКИХ МОТОЦИКЛОВ



3-й всесоюзный пробег советских мотоциклов проходил в разнообразных дорожных условиях. Участок под Угличем, подготовленный для дорожных работ. Фото Н. Струкова

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ совет Автодора и завод „Красный Октябрь“ организовали в июле этого года агитационно-испытательный пробег общим протяжением 4 631 км.

Пробег должен был пройти по такому маршруту, где местами вообще еще не появлялся самодвижущийся экипаж, и показать, что мотоцикл может свободно передвигаться по дорогам, непригодным даже для движения телег.

Кроме того пробег имел и общеавтодорожные задачи (посещение пунктов автотракторостроения, кампания за дороги и создание фонда моторизации погранчастей).

В пробеге испытывались советские мотоциклы „Л-300“ производства „Красного Октября“. Три мотоцикла имели конструктивные изменения, внесенные после пробега 1930 г.

Испытание было предположено провести в самых разнообразных дорожных условиях. Маршрут пробега был выбран следующий: Ленинград — Новгород — В.-Волочек — Бежецк — Ярославль — Иваново — Вознесенск — Шуя — Нижний-Новгород — Арзамас — Саранск — Пенза — Саратов — Камышин — Сталинград — Беловодск — Купянск — Харьков — Воронеж — Ефремов — Тула — Москва — по шоссе 929 км (23%) и по грунтовым дорогам 3 088 км (77%). Последний этап Харьков — Воронеж — Москва из-за начавшихся затяжных дождей был изменен и пройден по шоссе Харьков — Курск — Орел — Тула — Москва. Для мотоциклов „Л-300“ после официального финиша в Москве был добавлен этап Москва — Тверь — Новгород — Ленинград.

В пробеге участвовали 6 мотоциклов „Л-300“ одиночек, 1 мотоцикл „Харлей-Давидсон“ одиночка в 500 куб. см, 1 БСА одиночка в 493 куб. см, 2 — „Харлей-Давидсон“ с колясками, в 1200 куб. см, 1 грузовой 1½-тонный „Форд-АА“, 3 легковых автомобиля „Форд-А“, везших руководителей пробега, техническую комиссию, врача и фотокинокорреспондента. Для мотоциклов „Л-300“ 3 водителя были представлены военведом, 3 водителя — заводом „Красный Октябрь“.

Весь пройденный путь можно разбить на шесть этапов: 1. Ленинград — В. Волочек — 414 км по шоссе. 2. В. Волочек — Н. Новгород — 839 км (700 км — лесная грунтовая дорога, 139 км — шоссе). 3. Н. Новгород — Сталинград — 1 138 км грунтовой дороги. 4. Сталинград — Харьков — 756 км грунтовой дороги. 5. Харьков — Москва — 769 км шоссе. 6. Москва — Ленинград — 715 км шоссе.

Весь маршрут пройден в 32 дня, из них в ходу 21 день и дневок в городах 11 дней. Средний суточный пробег составил 220,5 км.

25 июля в 14 ч. 30 м. в Ленинграде на площади Урицкого был дан старт пробега, и мотоциклы отправились в свой длинный и тяжелый путь.

Первый этап — Ленинград — В.-Волочек был пройден по шоссе, сначала равнинному, а затем все более гористому. Шоссе под Ленинградом в отвратительном состоянии до самого Тосно (50 км), постепенно улучшаясь до Чудово, и только после него хорошее (за исключением городов и больших сел).

На этом этапе технического учета не велось, т. к. машины вышли с завода необкатанные, а водители еще не освоились и не привыкли к своим машинам. В Волочке произошло соединение обеих частей, и весь пробег в полном составе двинулся в дальнейший путь.

Второй этап — В. Волочек — Н. Новгород. Дорога шла лесом, по старому изрытому тракту (в особенности плохи участки Бежецк — Углич и Углич — Ярославль). Во многих местах во всю ширину дороги образовались целые озера жидкой грязи. Мосты или просто сломаны, или ломались тут же под тяжестью фордов. Часто приходилось подкладывать бревна, сучья, комья глины и осторожно переезжать, но и это не всегда удавалось. Здесь и оказалось, что мотоцикл может быстрее двигаться по таким дорогам: ему не надо чинить мосты, а иногда достаточно проложить через яму бревно и по нему перевезти его на руках, чего нельзя сделать с автомобилем. Дорога настолько изрыта, что иногда приходилось дви-

гаться по несколько часов со скоростью 5 км в час. После выпавшего дождя многие речки приходилось переезжать прямо вброд, иногда довольно глубокий. Здесь выяснилась полная целесообразность конструктивного изменения магнето „Красным Октябрем“. На оригинале Д. К. В. магнето, находящееся в маховике, открыто для доступа воды и заливается ею; в советской модели весь маховик вместе с магнето помещен в специальный кожух, предохраняющий от заливания.

Перед Ярославлем начались пески, которые попадались на значительном протяжении до самого Коврова. После Коврова дороги постепенно улучшились и, наконец, мы вышли на шоссе в 139 км от Нижнего-Новгорода, куда прибыли в 10 час. вечера 1 августа. Средние скорости на этом этапе получились невысокие: на участке В.-Волочек—Бежецк—27,3 км/час, Бежецк—Углич—17,8 км/час, Углич—Ярославль—20 км/час., Ярославль—Иваново—25,3 км/час и, наконец, на участке Иваново—Нижний, где 139 км пройдено по шоссе из 310 км, средняя скорость 33,4 км/час.

Третий этап—Нижний-Новгород Сталинград. Болотистые дороги кончились, зато участились песчаные участки все большей длины. Местами дорога прямо сходила на-нет или превращалась в ряд глубоких колеи, заросших травой.

Чем ближе к Саратову, тем все круче и длиннее становились подъемы, дороги напоминали Крым или Кавказ с такими же зигзагами и крутыми поворотами. Несколько таких перевалов—опять равнина, накаленная солнцем; температура в эти дни доходила до 54° С. Иногда попадались броды и несколько переправ по качающимся мостам. На этом этапе скорости повысились и достигли на участке Пенза—Саратов 33,1 км/час и на участке Саратов—Сталинград 42,0 км/час.

В Саратове выбыли из пробега мотоцикл БСА (его водитель из-за растяжения ноги не мог дальше вести машину) и „Харлей-Давидсон“ с коляской (вследствие болезни водителя). Пройденный путь довольно серьезно отразился на этих машинах: у БСА лопнула рама, у Харлей-Давидсон лопнула задняя ось московского производства и отломилось ушко передней вилки. Другой „Харлей-Давидсон“ с коляской тоже имел поломки рамы в задней части и поломку рессоры коляски. Все три мотоцикла прошли предварительно 30—40 000 км.

Мотоциклы „Л—300“ тоже не обошлись без ремонта; были сменены шестерни 1-й скорости, ремонтировались колеса, прерыватели, но самые основные части, наиболее трудные как с конструктивной стороны, так и с производственной (рама, передняя вилка и мотор) дефектов не имели.

Четвертый этап—Сталинград—Харьков. Первые 80 км до в. Калач на берегу Дона чуть ли не сплошь были пройдены по песку; затем переправа через Дон, очень крутой подъем и степь. Дорога хорошая, но местами песок и колеи, заросшие травой, песчаная почва постепенно заменяется черноземом, дающим много пыли и жуткую грязь во время дождя. На переезде Миллерово—Сватово пошел

дождь, который удалось прорезать и выйти опять на сухое место; потом опять дождь, снова ушли от него, затем снова дождь. Дорога размокла, и грязь начала напирать на колеса; на трех измененных моделях „Л-300“ щитки (более широкие) были подняты; на трех же других моделях щитки были оставлены такими же, как и на Д. К. В. Тут выяснилось, что неизменные модели не могут идти по такому грунту, колеса у них перестали вращаться, все было заклеено липкой грязью, измененные же модели проходили свободно и щитки не забивались.

Пятый этап—Харьков—Москва. По прибытии в Харьков начались затяжные дожди, и мы пошли прямо Харьков—Курск—Москва по шоссе. В первый день прошли участок Харьков—Курск 220 км без всяких приключений и часов в 5 прибыли на место. Начался дождь продолжавшийся почти вплоть до Тулы. Несмотря на это в этот день прошли 371 км. Вечером прибыли в Тулу. На этом участке выяснилась полная целесообразность изменения магнето и вывода и привода высокого напряжения, заливаемого водой на оригинальном Д. К. В. Зато немецкие карбюраторы „Фрамо“ довольно плохо себя чувствовали в грязи.

Наконец последний участок—Тула—Москва был пройден со скоростью 55 км/час несмотря на довольно скверное шоссе около Тулы и Серпухова. На последних двух этапах были нагнаны два дня опоздания второго этапа, и к финишу подошли точно в назначенный заранее день и час. Финиш пробега состоялся на 11 километре серпуховского шоссе в 18 ч. 30 мин. 19 августа.

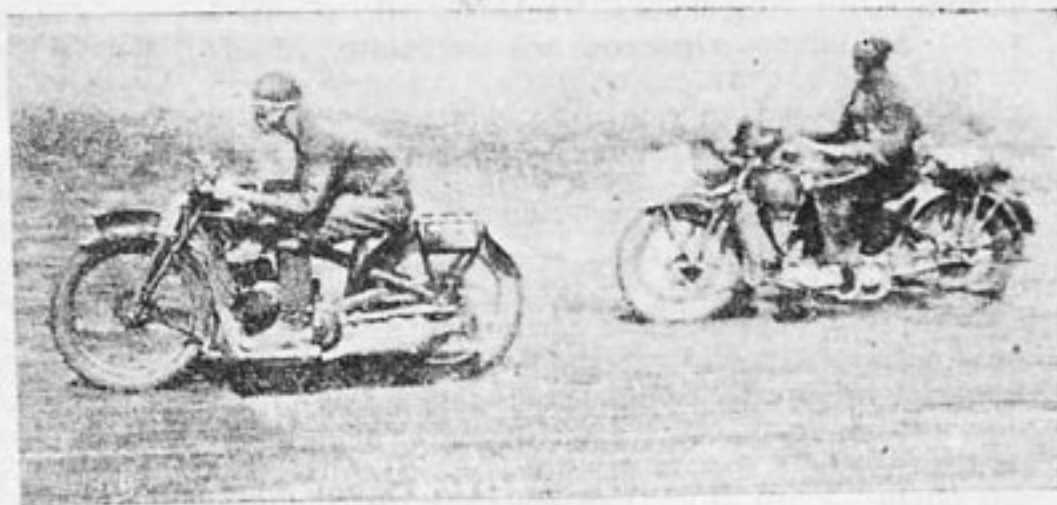
22 августа ленинградские мотоциклы, после трехдневного пребывания в Москве, тронулись в обратный путь.

Шестой этап—Москва—Ленинград был пройден в 3 дня и 25 августа все 6 мотоциклов „Л-300“ прибыли в Ленинград на площадь Урицкого, откуда месяц тому назад тронулись в длинный и тяжелый путь.

Экономика мотоциклов „Л-300“: он требует в среднем 4-5 л смеси бензина и масла на 100 км.

Пробег окончен. Мотоциклы выдержали испытание. Отмечены все малейшие недостатки, проверены все конструктивные изменения, сделанные заводом. Теперь остается только строить, но уже не опытные экземпляры, а развешивать массовую продукцию

И. Дюмулен



„Л-300“ соревнуется в скорости с „Харлей-Давидсоном“ на одном из этапов пробега. Фото Н. Струкова

В БОРЬБЕ ЗА БОЛЬШЕВИСТСКИЙ УРОЖАЙ

БЛЕСТЯЩИЙ ОПЫТ РАБОТЫ АВТОКОЛОННЫ В СОВХОЗЕ „ГИГАНТ“

ЭТО БЫЛО в начале июля. 180 шоферов и 176 автомашин в полном боевом снаряжении отправились в путь — на уборку „гигантовского“ урожая.

От Москвы до „Гиганта“ путь не короток — 1400 км. Путевое время надо было заполнить...

Крепко спаянный коллектив под руководством треугольника заполнил путевые дни проработкой планов работы. Разбившись на бригады, выбирали треугольник в каждой бригаде. Каждая бригада из 5 шоферов прорабатывала свой промфинплан. Заключали взаимные договоры на соцсоревнование, на лучший уход за машиной, на лучшую работу. План доводился от начальника колонны до шофера, до машины.

Колонна в поезде объявила себя ударной на время работы в зерносовхозе. Время торопило колонну на поля уборки. В первых числах июля колонна прибыла в „Гигант“. Сопровождения с дирекцией и парторганизацией занимали немного времени, — все было подработано заранее.

Автоколонна объявила себя ударной. 7 июля началась уборка хлеба. Загудели моторы по дорогам „Гиганта“. 74 мотора с молодыми водителями гудели на совхозных полях. Работа автоколонны шла в две смены. Каждая смена работала по 10 часов, а то и больше.

Ударная бригада дала старт. Машины вели разговор: кто впереди, кто лучше. И все вместе заговорили — выполним раньше срока. Срок был 65 дней. Доставим в закрома пятилетки 112 тысяч тонн совхозного зерна.

День за днем приносил победы. Суточные задания выполнялись полностью.

Тов. Басалова знает вся колонна. Он — лучший бригадир и организатор ударных бригад. Его показатели лучше всех. С начала работ он все время дает блестящие результаты — Басалов довел процент выполнения до 180 и даже выше. От него не отстает шофер Боровский, — в августе давал 162 проц. выполнения тонно-километража. За этими двумя ударниками десятки лучших возглавили энтузиазм всех шоферов.

Умелое руководство треугольника обеспечивало выполнение возложенных партией и правительством задач. Были небольшие перебои с запасными частями, но руководители умели выходить из положения. Части быстро высылались из Москвы. Простои все же были, так как проходя от элеватора, машине приходилось местами ждать, когда подвезут зерно из-под комбайна. В среднем простои доходили до 10-15 проц.

Рабочая смекалка работала. Надо было что то предпринять, ибо из минут складывалось большое количество часов, дней и суток.

— Ребята, знаете что я предлагаю, — повел разговор бригадир шофер Басалов, — чтобы машина не простаивала, дожидаясь зерна из-под комбайна, я предлагаю подавать ее прямо под комбайн и зерно подвозить на кош. Этим мы совершенно ликвидируем простой.

Попробовали. Результаты оказались прекрасными. Бригада Басалова показала пример. Бесперебойная и четкая работа поднимала кривую

выполнения задания с каждым днем все выше и выше.

Август подходит к концу. Результаты большевистского натиска по выполнению промфинплана уже видны. К 29 августа цифры показывают: общий пробег — 102,6 проц. плана; пробег с грузом — 112,5; грузооборот — 130,3; тонно-километраж — 126,3; валовой доход — 119,6 проц.

По промфинплану надо было окончить работу в 65 дней. Колонна сделала все в 45 дней. Достигнуто это благодаря большевистскому методу ударничества и соцсоревнования.

Автоколонна не остановилась на своих достижениях. Окончив перевозку зерна в „Гиганте“, она двинулась в колхозы Сальского, Медвежинского районов и автономную Калмыцкую область.

Дружный коллектив своим героическим примером сумел мобилизовать колхозников не только на выполнение планов уборки урожая но и на перевыполнение их.

Сальский райком партии вынес решение награждать колонну переходящим знаменем ЦК союза местрана.

В Сальском районе колонна, мобилизовав свои внутренние ресурсы, своевременно вывезла и обеспечила зерносовхоз „Изобилие“ посевным материалом и вывезла хлеб на элеватор из Покровского колхоза „Завет Ильича“, обеспечив досрочное выполнение годового плана хлебозаготовок. Затем колонна быстро переключилась с одного района на другой. В Калмыцкой автономной области она спаяла вокруг себя колхозников показом ударных темпов в уборке хлеба. Она завоевала громадный авторитет среди нацменов — колхозников и единоличников.

Автоколонна помогла колхозникам в ремонте шоссейных и проселочных дорог и мостов, организовала колхозников и единоличников на досрочную сдачу хлеба государству.

Партийные и советские организации оценили по-боевому работу ударников московской автоколонны. Предложение Сальского райкома о награждении колонны переходящим красным знаменем было подхвачено всеми 17 колхозами, где колонна провела большевистскую работу.

Партийный комитет совхоза „Гигант“ возбудил ходатайство перед центральными органами и правительством Союза, поддерживая требование рабочих масс колонны и районов о награждении высшей наградой Советского союза рабочих шоферов т. Басалова и Боровского, слесаря Мехновича, механика Войцеховского за подлинно ударные темпы по уборке хлеба, а т. Войцеховского (нач. автоколонны) и шофера Вершова (секретарь партячейки) за особую инициативу в использовании машин и правильное руководство рабочими массами в труднейшей обстановке.

Возвратившись в Москву, автоколонна свой опыт героической борьбы за большевистский урожай, умелой организации труда и развертывания соцсоревнования и ударничества должна перенести во все бригады, во все автога-ражи.

Зерносовхоз „Гигант“

И. Кочетков

ПРОЕЗЖИЕ ДОРОГИ ПОМОГУТ ОСВОИТЬ БОГАТСТВА САХАЛИНА

ТЕРРИТОРИЯ советской половины острова Сахалина — в длину около 500 км и в ширину не более 130. Проезжих дорог наберется не более 200 км. Центр Сахалина г. Александровск соединен дорогой в 60 км с с. Дербинским, лежащим в глубине острова. Отсюда идет дорога на с. Рыковское и Онары. Остальные дороги небольшие и кое-как приспособлены для езды.

Имеющиеся дороги построены еще во времена Сахалинской каторги трудом ссыльных и каторжан. Работа на дорогах Сахалина — это наиболее мрачные страницы в истории «острова каторги и слез». О нечеловеческих трудностях работы, которые создал каторжный режим, свидетельствуют еще кое-где оставшиеся у дороги кресты. На километр дороги приходилось десятков смертей.

Сахалин сейчас — не каторжный, а советский, новый, индустриализирующийся. Недр острова дают пятилетке нефть и уголь, лес идет на экспорт, воды Сахалина богаты рыбой и морским зверем. Новому Сахалину, его нарождающемуся социалистическому хозяйству нужны дороги.

Дороги — ключ к острову. Без них немыслимо освоение этого острова природных «сокровищ». Отсутствие проезжих дорог дало себя чувствовать этой зимой, даст себя чувствовать и в дальнейшем.

Характерный пример. Пилевский район прошедшую зиму был не только полностью обеспечен продовольствием, но и имел запас. Рядом же за 30 км на лесозаготовках огневого лесопромхоза рабочие голодали, не имея продуктов. Перебросить их из Пилева было невозможно из-за отсутствия дорог.

Можно еще привести ряд примеров, когда из-за бездорожья нельзя было маневрировать с переброской инструментов, фуража, продовольствия и т. д. Все это, разумеется, губительно отражалось на выполнении промфинплана. Авто-тракторная база Акционерного Сахалинского общества — главная хозяйственная организация

острова располагает 30 машинами. Из-за плохого состояния дорог машины систематически портятся и не выходят из ремонта.

В этом году было намечено капитально отремонтировать имеющиеся дороги. Работы меж-



Ремонт дороги к селу Дербинск на Сахалине

ду Александровском и с. Дербинским развернуты, но недостаток средств не позволяет начать постройку новых дорог, несмотря на то, что изыскания по ряду объектов закончены.

Кое что делается в области дорожного строительства хозяйственными организациями. Лесное управление Акц. Сахалинского общества в своих лесопромхозах прокладывает дороги из накатника и начало форсировать постройку лежнебалочных дорог. Первые результаты хорошие. Лошадь за один раз вывозит по 4 куб. м леса вместо ожидаемых 1 1/2—2.

Помочь дорожному строительству должно трудовое участие населения в дорожных работах.

Дороги для Сахалина — главное. Сделать нужно очень много. Нужна крепкая организация, надежная помощь. Ее должен дать Автодор.

На Сахалине Автодор организовался только в этом году. Недавно прошел первый съезд сахалинского Автодора. Съезд прошел под лозунгом «Проезжие дороги — Сахалину». Это не только лозунг, но и боевая программа действий автодоровцев острова.

о. Сахалин

В. Б.

ОТКРЫТ ПРИЕМ ПОДПИСКИ на 1932 г.

НА ГАЗЕТУ „АВТОДОР“ — ОРГАН ЦЕНТРАЛЬНОГО СОВЕТА АВТОДОРА
ВЫХОДИТ ДВА РАЗА В МЕСЯЦ

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА: на год — 2 р. 40 коп.; на 6 месяцев — 1 р. 20 коп.;
на 3 месяца — 60 коп.

Подписка принимается местной почтой — не позже установленных ею сроков.

СМОТР ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА НА МЕСТАХ

МОСКОВСКИЙ ГОРДОРСТРОЙ РАПОРТУЕТ

Треугольник Гордорстроя недавно рапортовал секретарю ЦК и МК ВКП (б) т. Кагановичу и президиуму Мосгорисполкома об окончании плана дорожного строительства по трем секторам к 1 октября.

Сектор литого асфальта (залитка тротуаров) окончил годовую программу на 10 дней раньше срока, сектор гранитной мостовой (брус-

чатка и клейнфлястер) — на 3 дня и цементно-бетонный — на 2 дня раньше срока.

Гордорстрой в своем рапорте берет на себя обязательство выполнить в этом сезоне дополнительную программу в 30 000 кв. м новых тротуаров, 15 000 кв. м гранитных покрытий и 10 000 кв. м цементно-бетонного основания.

НЕКОТОРЫЕ РАЙОНЫ СРЕДНЕЙ ВОЛГИ НЕ ДУМАЮТ О ДОРОГАХ

На 10 сентября дорожные работы по Средней Волге выполнены только на 43%. Такой прорыв грозит срывом осенне-зимних хлебных перевозок из глубинных пунктов.

В Средне-волжском крае, так же, как и в целом ряде других, одни районы выполняют и перевыполняют планы, другие безобразно отстают. Так, например, Ставропольский, Сергиевский, Суровский, Башмаковский и др. районы выполнили план не больше чем на 20 процентов.

Некоторые районы за короткий срок успели наверстать упущенное. Недавно Чапаевский район был самым отсталым. Выполнение годового плана здесь едва достигало 8%. Но в результате проведения ударной декады дороги, широкой разъяснительной работы, помощи Автодора и т. д. выполнение плана доведено до 48%.

Нельзя не отметить отдельные факты исключительно безобразного отношения риков к дорожному строительству.

Покровский рик снял с работы штаб по лик-

видации прорывов в дорожных работах и разослал членов штаба на хлебозаготовки.

В Рузаевке план дорожных работ, составленный в январе, не рассматривался риком до августа.

В Ульяновске на дорожное строительство было собрано 11 000 руб.; но при проверке оказалось, что на текущем счету значилось лишь... 500 руб. Деньги были израсходованы на зарплату работникам рика.

В Кваркенском районе надо было собрать на строительство дорог 12 000 руб. Рик собрал только 3 000 руб. и, видя, что деньги поступают туго, взял да... уволил дорожного мастера.

— Возьмемся за исправление дорог к зиме — под этим лозунгом многие рики Средне-волжского края проваливают выполнение программы дорожного строительства.

Необходимо, чтобы краевые организации при активном содействии общественности в лице Автодора добились решительного перелома на этом фронте в последние декады дорожных работ.

72 000 000 ЕЖЕГОДНО ТЕРЯЕТ ЦЧО ОТ БЕЗДОРОЖЬЯ

В Центральной черноземной области 82 000 км дорог. Но из них только 3% покрыты каменной одеждой. Остальные 97% — непроезжие, дикие дороги.

По ориентировочному подсчету ЦЧО ежегодно теряет от бездорожья 72 000 000 руб. В Облдортранс телеграф часто приносит сведения о том, что красные обозы с хлебом вынуждены возвращаться в места отправления, не добравшись до ссыпного и приемочного пункта из-за непроезжего состояния дорог.

Дорожное строительство в области идет в основном за счет трудового участия населе-

ния, 68% всех капиталовложений на дорожное строительство составляет трудучастие, при чем по низовой сети дорог этот процент увеличивается до 95.

Как же идет выполнение планов? План по низовой сети выполнен только на 30%, а по трудовому участию населения — на 28,3%.

ЦЧО не является исключением. Опыт целого ряда районов этой области показал, что план вполне реален и осуществим. В некоторых местах он даже перевыполнен на 50%. И в противовес этому в Тамбовском, Россошанском и др. районах планы выполнены только на 10%.

Рики попрежнему ссылаются на оппортунистические объективные причины: нет стройматериалов, нет денег. Трудно привлечь население к участию в дорожных работах.

Кто поверит им, если в соседнем районе при тех же объективных причинах добились совершенно противоположных результатов.

Участок шоссе между городами Рыково—Артемовск (60 км), проходящий у шахты „Красный Профинтерн“.

Союзфото



ОПЫТ ЛУЧШИХ — ОТСТАЮЩИМ

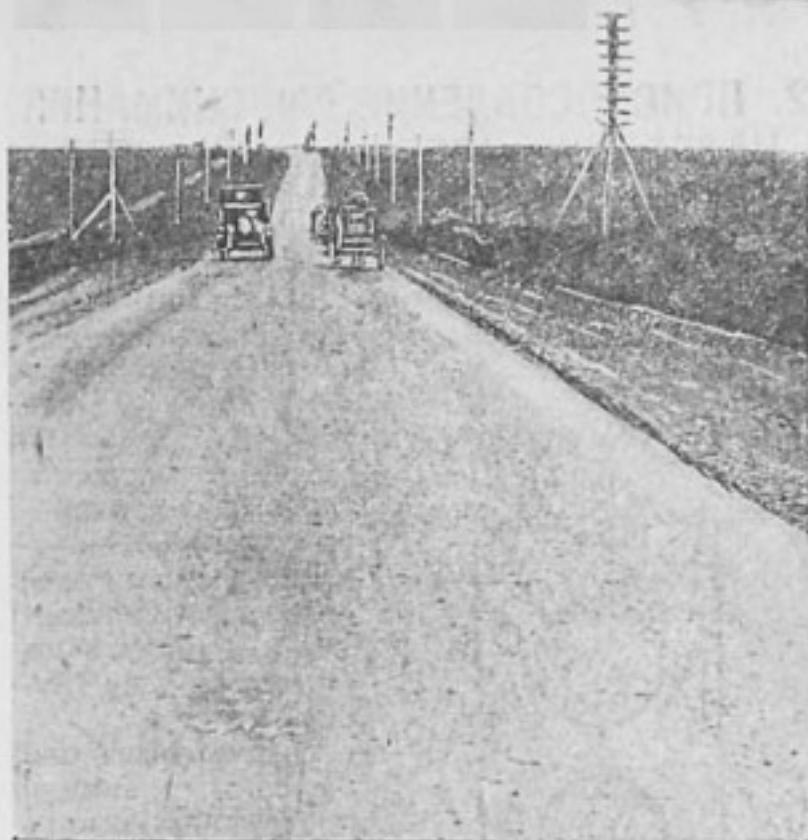
30 кв. м мощности в день на человека

Недавно 6-й дорожно-строительный участок ленинградского Облдортранса с успехом выполнил свой производственный план, закончив постройку тракта Опочка — Красное. В связи с этим треугольник дорожного участка обратился с письмом к начальникам других дорожно-строительных участков, в котором поделился опытом своей работы.

На 10 июля из плана в 27 км было выполнено только 6. Мостовщики давали слишком низкую производительность — до 6 кв. м в день. Надо было принять все меры к увеличению производительности.

Для этой цели был мобилизован весь техперсонал, партийные и профсоюзные организации, рабочая масса. Мостовщики были освобождены от всех подсобных работ. Ежедневно точно учитывалась выработка каждой бригады, каждого рабочего, с опубликованием в местной печати. Устранена непроизводительная трата времени на получение инструмента, денег, питания; введена прогрессивная оплата. Соцсоревнованием и ударничеством было охвачено 85%.

Положительные результаты этих мероприятий не замедлили сказаться. Если с 10 мая по 10 июля производительность одного рабочего равнялась в среднем 6 кв. м, то с 21 по 31 июля — 8 кв. м, с 1 по 10 августа — 12 кв. м, с 11 по 20 августа — 16 кв. м, с 21 по 31 августа — 24 кв. м. В сентябре сами мостовщики, охваченные энтузиаз-



Новое Кунцевское шоссе под Москвой.

мом, выдвинули лозунг: „Даешь 30 кв. м мощности в день на человека“.

Выполнив план своих работ, 6-й дорожно-строительный участок предлагает своим отстающим соседям взять их на буксир, для чего он выделяет лучшие ударные бригады мостовщиков и кольщиков во главе с техперсоналом

МОЖНО ЛИ РАЗРЕШИТЬ ШОФЕРАМ НОСИТЬ ОЧКИ?

Многие лица, у которых зрение понижено вследствие близорукости, дальнозоркости или астигматизма, могут видеть значительно лучше со стеклами, корригирующими (исправляющими) зрение. Такие лица в настоящее время, когда шоферам ношение корригирующих очков не разрешается, признаются к этой работе непригодными.

Вопрос о разрешении профессиональным шоферам носить корригирующие очки при работе становится в порядок дня. В случае положительного разрешения он значительно увеличит число лиц, из которого могут черпаться кадры шоферов, и сохранить существующий кадр старых опытных работников. Но он не так прост и требует внимательного и вдумчивого изучения.

В разных государствах его разрешают различно. Так например, в Германии, Италии и Португалии ношение корригирующих очков при работе профессиональным шоферам разрешается; во Франции и Бельгии возражений к этому не встречается, а в Дании, Польше, Норвегии и СССР ношение таких очков запрещено.

Противники разрешения в обоснование своего взгляда приводят следующие доводы: очки запотевают, замерзают, загрязняются, что быстро, а иногда сразу, снижает зрение. Очки могут теряться и ломаться; очки суживают поле зрения, очки неудобны при работе по ремонту, затрудняют доступ к отдельным частям машины.

Сторонники разрешения шоферам носить очки говорят следующее: неурегулированность движения и плохое состояние дорог препятствуют быстрому движению автомобиля и, следовательно, понижают требования к остроте зрения шофера. Запотеванию и загрязнению стекол они придают поэтому также меньше значения. А на случай потери и поломки очков они предусматривают обязательство для шофера иметь запасную пару очков.

Психотехническая лаборатория Мостранса, приступая к изучению этого вопроса, полагает, что наиболее полно и успешно он может быть разрешен не только путем лабораторной проработки и постановки опытов, но также и путем возможно широкого использования опыта всех лиц, практически ведущих эту работу.

Психотехническая лаборатория просит высказаться по этому поводу хозяйственников, представителей профсоюзных и общественных организаций, инженерно-технический персонал, врачей, а так же самих водителей машин.

Автор заметки полагает, что к разрешению корригирующих очков шоферам следует подойти осторожно: приступающим заново к этой профессии ношение очков не разрешать.

Что касается старых шоферов с большим опытом, в известной степени компенсирующим недостаток зрения, то им ношение очков можно разрешить, разбираясь, конечно, в каждом отдельном случае.

А. Саввантов

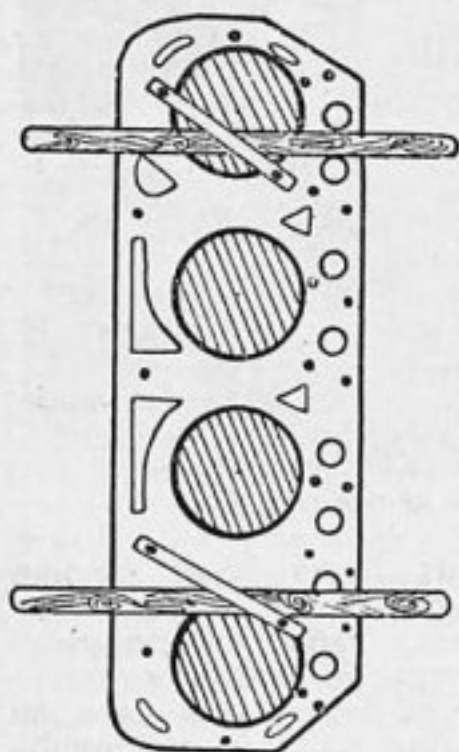
Моск. психотехническая лаборатория мостранса.

ГАРАЖНАЯ СМЕКАЛКА

12. ПРИСПОСОБЛЕНИЕ ДЛЯ СНИМАНИЯ И НАДЕВАНИЯ БЛОКА

(Предложение шофера Л. Татулова, Тифлис)

Часто во время снятия и надевания блока (особенно моноблока) приходится испытывать



очень много затруднений, так как голыми руками трудно удержать блок в необходимом равновесии.

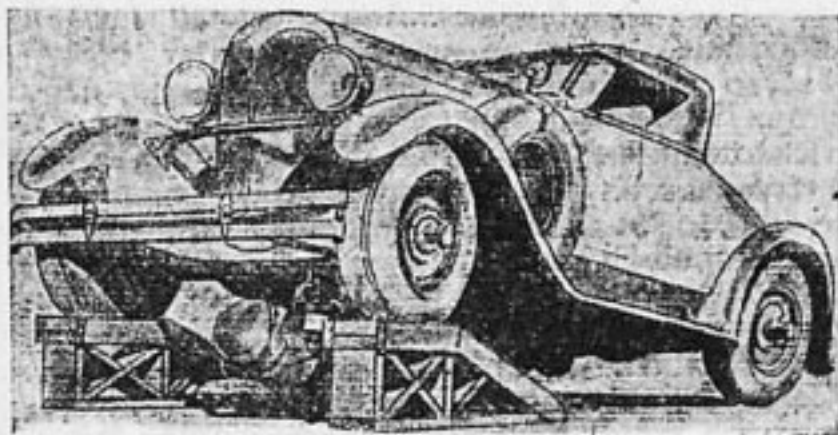
Следующее простое приспособление значительно облегчает эту работу.

Следует взять две железные планки и, просверлив на концах, закрепить на шпильках блока, предварительно пропустив под ним деревянные бруски, которые сыграют роль прочных и удобных ручек.

13. КОЗЛЫ ДЛЯ РАБОТЫ ПОД АВТОМОБИЛЕМ

Работа под автомобилем значительно облегчается при установке передних колес на деревянные козлы, изображенные на нашем рисунке, которые легко могут быть сделаны в каждом гараже своими силами.

Такие козлы занимают в гараже мало места и безусловно себя оправдывают.



14. КАК СМЕНИТЬ КОЛЕСА БЕЗ ПОМОЩИ ДОМКРАТА

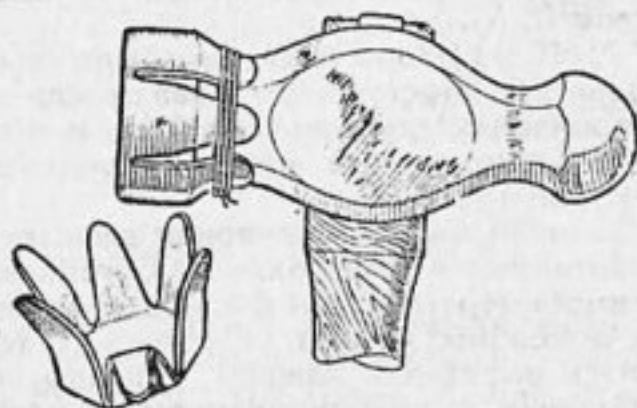
(Предложение шофера А. Бовина, Ленинград)

Часто в пути требуется снять испорченное колесо, заменив его запасным. Отсутствие



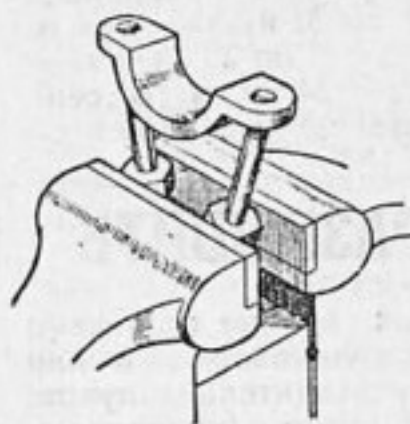
15. МОЛОТОК С МЯГКИМ БОЙКОМ

Не имея под рукой свинцового или медного молотка — предмета остро необходимого в гаражном деле, — можно обойтись и обычным слесарным молотком, обернув боек его пластинкой из листовой латуни, меди или алюминия.



Пластинку вырезают по форме, изображенной на нашем рисунке и, загнув лепестки ее вокруг шейки бойка, туго стягивают ее медной проволокой.

16. УКРЕПЛЕНИЕ КРЫШКИ ШАТУНА В ТИСКАХ



Крышка шатуна может быть укреплена в тисках посредством двух болтов. Концы последних всовывают в отверстия крышки, а головки зажимаются в тисках, как показано на нашем рисунке.

домкрата порой ставит водителя в безвыходное положение.

Предлагаю снимать колесо без домкрата следующим путем. Положив у испорченного колеса что-либо твердое, напр. кирпичей, камней и пр. (рис. 1), надо осторожно поставить машину на образовавшуюся возвышенность и затормозить ее. Затем под приподнятую машину, на то место, где надо было бы поставить домкрат, подставляем полено и начинаем осторожно выбивать подложенные под испорченное колесо камни. В результате машина сядет на полено (рис. 2), и колесо можно будет свободно снять и поставить другое.

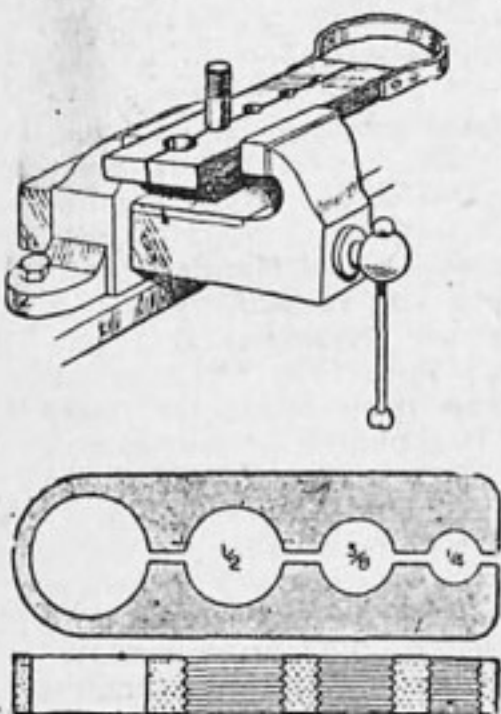
Соблюдая все осторожности (подложив более прочные и устойчивые подставки), можно проделать то же и с нагруженной машиной. Всю эту операцию может выполнить один шофер без посторонней помощи. При опускании поднятой части на землю надо опять подложить что-нибудь под колесо таким образом, чтобы колесо плотно касалось подложенного, и тогда съехать.

17. ПРИСПОСОБЛЕНИЕ ДЛЯ ЗАЖИМА ШПИЛЕК В ТИСКАХ

На наших рисунках показаны два таких приспособления. И то и другое представляет собой разрезанную продольно стальную плитку с рядом отверстий (с нарезкой) различных диаметров, соответствующих диаметрам шпилек.

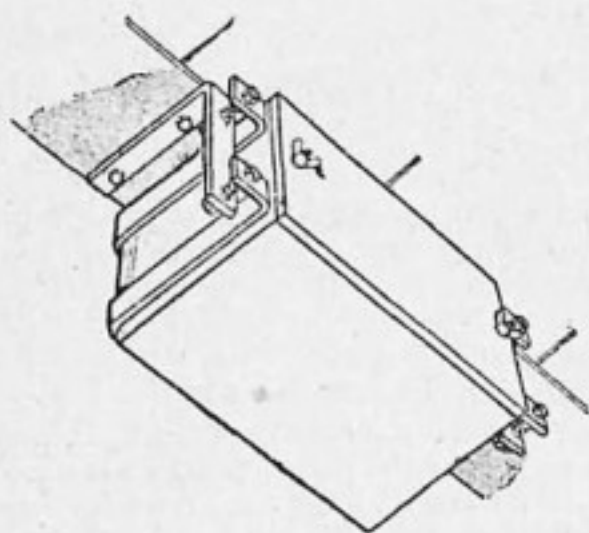
Разница между обоими приспособлениями заключается только в том, что одно из них состоит из сплошной плиты, а другое — из двух плит, стянутых пружиной на одном конце. Шпилька ввинчивается в отверстие плиты,

после чего последняя зажимается в тисках, как показано, и, таким образом, крепко держит шпильку без повреждения ее резьбы.



18. КАК ПРЕДОХРАНИТЬ АККУМУЛЯТОРЫ ОТ СОТРЯСЕНИЙ

Чтобы предохранить от дорожных сотрясений запасные аккумуляторы, которые в некоторых случаях приходится брать с собой, последние следует укреплять на шасси способом, указанным на нашем рисунке.



Для этой цели сбоку рамы шасси привинчиваются два железных угольника, к которым крепятся болтами изогнутые железные полосы, поддерживающие ящик с аккумуляторами.

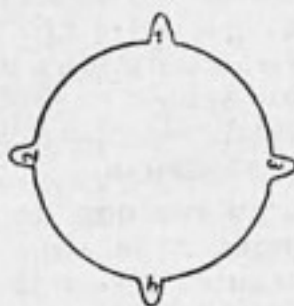
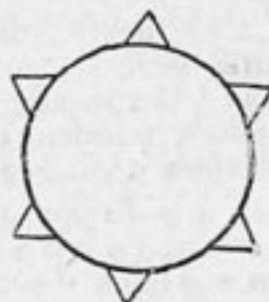
На болты, скрепляющие угольники с железными полосами ящика, надеваются пружины, которые и принимают на себя все толчки от сотрясения автомобиля.

19. ПРИБОР ДЛЯ ИЗУЧЕНИЯ РАБОТЫ ДВИГАТЕЛЯ

(Предложение т. Г. Кулешова, г. Грозный)

Для лучшего показа ученикам явлений, происходящих во всех цилиндрах во время работы двигателя, предлагаю следующий простой прибор.

На листе бумаги или картона чертят окружность, как указано ниже, и делят ее на четыре части. В каждой четверти возле самой окружности надписывают в последовательном порядке все четыре такта (всасывание, сжатие,



рабочий ход, выпуск). Из другого листа бумаги (или картона) вырезается фигура согласно черт. 2. Каждый из выступов нумеруется последовательно (против часовой стрелки) номерами 1, 2, 4, 3. Накладывая эти две фигуры одна на другую так, чтобы их центры совпали, и вращая по часовой стрелке (фиг. 2) можно точно ответить, что происходит в любом цилиндре в одно и то же время. Фиг. 2 построена для порядка работы 1—2—4—3. Для порядка работы 1—3—4—2 нужно на фиг. 2 выступы перенумеровать против часовой стрелки в этом порядке.

Для шестицилиндрового двигателя фиг. 2 должна быть вырезана с 6-ю выступами и выступы надо пронумеровать против часовой стрелки согласно порядку работы 6-цилиндрового двигателя. Благодаря своей простоте и наглядности этот прибор может быть изготовлен и с успехом применен при обучении теории автомобильного двигателя.

20. КАК ПОТУШИТЬ ВСПЫХНУВШИЙ БЕНЗИН

Для этой цели лучше всего иметь под рукой смесь опилок и двууглекислой соды, взятую в пропорции 2:1.

Смесь эта, брошенная в пылающий бензин, окажет на огонь двойное действие: опилки всплывут на поверхность и прекратят тем самым доступ воздуха, необходимого для горения, а сода под влиянием тепла начнет усиленно выделять углекислый газ, который уже непосредственно будет гасить пламя.

„ЗАГОВОР МОЛЧАНИЯ“ ДОЛЖЕН БЫТЬ ЛИКВИДИРОВАН

ДОКЛАД А. М. ЛЕЖАВЫ В ДОМЕ ПЕЧАТИ

ПОЧЕМУ наша боевая советская печать, показавшая такие блестящие примеры борьбы на многих участках хозяйственного фронта, не раз доказавшая, что она умеет мобилизовать общественное мнение всей пролетарской страны в тех случаях, когда это необходимо для ликвидации тех или иных прорывов, почему она до сегодняшнего дня уделяет ничтожное внимание такому важнейшему вопросу, как борьба с бездорожьем?

Этой важнейшей задаче автодорожной работы было посвящено собеседование председателя Центрального совета Автодора А. М. Лежавы с работниками печати, состоявшееся 18 октября в Московском Доме печати.

С первых же дней своей работы Автодор сразу оценил в полном объеме роль печати в работе Автодора и в мобилизации общественных сил на борьбу с бездорожьем. Поэтому вопрос об активности нашей печати в освещении дорожного строительства был самым жгучим в работе нашей организации.

Однако печать до сих пор не оценила всей важности дорожного дела, относится к этим вопросам „прохладно“. Даже такой факт как последний расширенный пленум дорожной секции ЦС не привлек внимания печати, хотя на нем с полной резкостью было подчеркнуто то обстоятельство, что темпы строительства наших дорог не только ни в какой мере не соответствуют темпам всего социалистического строительства, но создают угрожающий, зияющий разрыв между всем ростом нашей народно-хозяйственной продукции и сроками ее доставки и распределения в нужные центры. Общеизвестная цифра наших потерь от бездорожья в 2 млрд. руб. в год является минимальной суммой одних только материальных убытков,— в нее не входят потери от калечения людей, лошадей, подвод и т. д.

И все же мимо этой громадной проблемы наша печать пока проходит равнодушно.

Единственное исключение на этом фоне — газета Миллеровского района „Знамя Колхозника“, которая дала образец подлинно боевого, большевистского руководства в борьбе с бездорожьем — заслуга, которую отметил и центральный орган партии „Правда“.

Но это — единственный пример. Остальные газеты ограничиваются обычно одной-двумя статьями по дорожному делу; дальше этого дело не идет.

Надо со всей резкостью поставить перед всей нашей печатью вопрос о том, что одна из ее важнейших задач в данный период — пропитать общественное сознание Страны Советов сознанием необходимости самым срочным образом ликвидировать бездорожье.

Мы имеем уже сейчас заметное участие средств населения в дорожном деле. Опираясь на густую сеть автодорожных организаций, ши-

роко привлекая к этому делу рабселькоров, каждая газета может и должна успешно мобилизовать местное население для дорожных работ.

Укрепление социалистического сельского хозяйства и сельско-хозяйственной промышленности будет чрезвычайно затрудняться, если не будет проведена настойчивая систематическая борьба за хорошую дорогу. Опыт Миллеровской газеты показывает, что как только люди соприкасаются с проблемой интенсивной разработки всего хозяйства края — это дело тотчас связывается множеством разнообразных нитей с борьбой за дорогу. Разрешить же этот вопрос усилиями одних автодорожных организаций без участия общественности, без участия печати — невозможно. И там, где местная печать вместе с автодорожной организацией объединила население для борьбы с нашим вековым врагом — бездорожьем, там достигаются прекрасные результаты.

Если дорога имеет решающее значение для нашего обобществленного сельского хозяйства, то для промышленности значение культурных путей отнюдь не меньше. Между тем, у нас нередко случаи, когда фабрики и заводы особенно во время беспутницы не могут подвести из-за ужасающего бездорожья своих товаров к железнодорожным станциям и обратно получить сырье.

В речи т. Сталина мы имеем прямые указания, насколько важна эта проблема; безоговорочные директивы об огромном значении дорожного дела в условиях реконструктивного периода, мы имеем и в последних директивах правительства. Достаточно к тому же взглянуть на любые цифры наших важнейших государственных документов, (контрольные цифры будущего года, наметки второй пятилетки), чтобы убедиться, какое огромное место отводится в дорожном деле общественной самодеятельности, организации местного населения для окончательной ликвидации бездорожья. Силами одних наших государственных дорожных организаций, без широчайшего участия всего населения, этой важнейшей и огромной работы нам не повернуть.

„Среди вопросов ежедневно и систематически разрабатываемых нашей пролетарской печатью, — закончил А. М. Лежава, — вопросы дорожного дела должны занять то важнейшее место, которого они по праву заслуживают по своей важности для социалистического строительства. „Заговор молчания“ нашей печати в отношении дорожного строительства в реконструктивный период должен быть безоговорочно ликвидирован и притом немедленно“.

После доклада А. М. Лежавы работникам печати была показана автодорожная фильма „Стальные кони“.

М. Л.

13 ОКТЯБРЯ в редакции журнала „За Рулем“ состоялось совещание работников редакции совместно с специалистами-автомобилистами, теоретиками и практиками автодела, целью которого было усиление связи работников эксплуатации автотранспорта с редакцией, создание нового авторского актива и наметка тех основных тем по эксплуатации, которые должны быть освещены на страницах „За Рулем“ в ближайшее время.

Открывая совещание, зав. редакцией т. Беляев отметил, что сейчас, в связи с пуском ряда автомобильных заводов, вопросы правильной эксплуатации автотранспорта получают исключительное значение, и журнал „За Рулем“ должен широко отразить их на своих страницах, привлекая к этому делу возможно новые широкие группы московских и местных авторов.

Проф. Е. А. Чудаков в своем выступлении указал, что освещение вопросов правильной эксплуатации — одна из очередных задач журнала „За Рулем“. Журнал, отнюдь не отказываясь от вопросов широкого принципиального характера, должен давать материал, имеющий конкретный и практический характер.

Отдельные автохозяйства Москвы и других городов имеют достижения и недостатки, выработан целый ряд директив о трудовой дис-

циплине, системе оплаты труда и т. д. — все это должно быть освещено на страницах журнала в порядке обмена опытом. Вопросы экономии топлива, технические данные по эксплуатации, качество масла, конкретная автомобильная жизнь отдельных гаражей — такова вторая группа тем на ближайший период.

Наконец, результаты эксплуатации машин „Форд“ их дефекты, снабжение запасными частями также составляют темы, интересующие читателей журнала.

В результате оживленного обмена мнений, в которых участники заседания приводили ряд фактов, иллюстрирующих интерес со стороны широких масс читателей к вопросам эксплуатации, совещание разбило все намеченные темы на несколько групп.

Совещание решило обратиться к ряду работников в центре и на местах с просьбой принять участие в разработке поставленных тем и, кроме того, вместе с редакцией приглашает всех практических работников автотранспорта на местах принять участие в разработке этих вопросов путем присылки статей на те темы по эксплуатации, которые будут поставлены в ближайших номерах журнала.

КО ВСЕМ АВТОМОБИЛИСТАМ, РАБОТАЮЩИМ ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ АВТОМАШИН

Редакция журнала „За Рулем“ совместно с активом московских автомобилистов наметила несколько циклов тем в области эксплуатации автомобильного парка, которые должны быть разработаны в ближайший период на страницах журнала.

Темы эти следующие:

Гаражи, их строительство и эксплуатация.

Уход за автомобилем внутри гаража (обслуживание, заправка и т. д.).

Организация эксплуатации и учет ее, расход материалов (горючее, запасные части, шины и т. д.).

Вопросы ремонта автомашин.

Механизация операций по погрузке и разгрузке.

Дисциплина автоработников и вопросы аварийности.

Оплата труда автоработников.

Организация транспортных хозяйств и обследование их.

Диспетчерская служба в автомобильном парке.

Тарификация перевозок.

Работа специальных машин, тягачей, прицепов и перевозка тяжелых грузов.

Редакция „За Рулем“ обращается с просьбой ко всем практическим работникам на местах принять участие в разработке этих тем на страницах журнала как присылкой материалов, говорящих непосредственно об их практике, так и небольших общих статей (размером до 4—5 страниц на машинке) по этим вопросам.

Редакция журнала „ЗА РУЛЕМ“.

НИЖНЯЯ ВОЛГА В БОРЬБЕ ЗА АВТОКАДРЫ

АВТОДОРОМ в 1931 году была развернута широкая сеть автокурсов в Нижней Волге, Средней Волге, Северном Кавказе, Западной области, Урале, Сибири, Нижегородском крае и др. районах.

Учеба на курсах в настоящее время подходит к концу.

На первом месте по качеству учебы, по развертыванию массовой работы, по внедрению автотехники стоит Автодор Нижней Волги.

Задании ЦС и НКТруда РСФСР — подготовить в 1931 г. к уборочной и хлебозаготовительной кампаниям 1300 автоводителей — выполнено Автодором Нижней Волги на все 100%.

Из 1300 курсантов, обучавшихся на автокурсах Автодора Нижней Волги, рабочих — 500 чел., колхозников, батраков, середняков-единоличников и демобилизованных красноармейцев — 670 чел. женщин — 143.

Подавляющее большинство курсантов организовано в ударные бригады по повышению качества учебы. Неудачающие в учебе курсанты брались на общественный буксир более способными и успевающими курсантами.

Между курсами проводилось соцсоревнование на лучшую учебу, на большинство сдавших испытания к сроку и т. д.

Покровские авто-курсы (Немреспублика) добились получения из Германии учебной автофильмы, с помощью которой проводилось обучение курсантов.

Для выполнения директивы Центрального совета о-ва „поставить работу на курсах в такие формы и рамки, чтобы не только выпустить по окончании учебы узких специалистов, но и подлинных автодоровцев-общественников“ Нижне-волжским Автодором проведена большая общественная работа.

Курсантами была организована производст-

венная эстафета по рационализации производства и по борьбе с прогулами в мастерских крайавтодора и на заводе тракторных деталей в Саратове. Группа курсантов-ударников участвовала в работе бригады „Правды“ по проверке готовности Нижней Волги к посевной кампании.

В момент прорыва на Сталинградском заводе „Красный Октябрь“, готовящем высоко-качественную сталь для автотракторной промышленности, мертвенам которого грозила остановка за отсутствием металлолома, курсанты все поголовно вышли на сбор лома и помогли тому, что прорыв на заводе в течение недели был ликвидирован.

Ко дню 8 марта была выделена из числа курсантов саратовских автокурсов бригада женщин-ударниц из 10 человек, представленная к досрочному выпуску. Вручение ударницам удостоверений шоферов-водителей было проведено на торжественном заседании горсовета, посвященном дню 8 марта.

На ряду с обучением автоделу, на многих курсах курсанты обучались работе на тракторах и в период посевной кампании были брошены на поля в помощь колхозам, где использовались в качестве трактористов.

Общественная работа и учеба на автокурсах тесно переплелись, а это и обеспечило успешность в работе курсов.

В настоящее время 1269 шоферов-водителей, окончившие курсы Автодора и сдавшие испытания, работают в совхозах, колхозах и МТС по перевозке хлеба.

Такие отдаленные пункты Нижней Волги, как Балашов, Вольск, село Ново-Анненское и Пугачев стали на ряду со Сталинградом и Саратовым кузницей автокадров.

Л. Кофман

УБИВАЮТ ИНИЦИАТИВУ

НА ХАРЬКОВСКОМ паровозостроительном заводе имеется большой коллектив Автодора. Еще в прошлом году коллектив выделил ударную бригаду в количестве 17 человек, которая должна была выехать в подшефное село для подготовки машин в МТС. Когда автодоровцы обратились к председателю заводского шеф-общества т. Леонову, то последний ответил им: „Вы опоздали, пошлем вашу бригаду к уборочной“. После разговоров с т. Леоновым уже прошли и уборочная и посевная кампании, а про посылку бригады забыли.

Второй пленум Центрального совета Автодора отмечал, что необходимо ударными темпами переключить всю работу автодоровских мастерских на ремонт уборочных машин, тракторов и автомобилей для перевозки урожая. Автодоровцы-ударники, организованные в бригады, должны быть брошены для ремонта тракторов. А в это время общезаводская шефская комиссия отказывается от использования ударной бригады автодоровцев.

Автодоровцы В. Дзюбенко и Е. Терентьев

Харьков

АВТОДОР УЧАСТВУЕТ В ПЕРЕБРОСКЕ ОВОЩЕЙ И ФРУКТОВ

Трехтонная машина Лабинского районного отделения Автодора в ударном порядке отремонтирована и используется специально по доставке овощей и фруктов для рабочих центров.

П.

ст. Лабинская

ВЫПОЛНИМ КОНТРОЛЬНУЮ ЦИФРУ

Кингисеппское районное отделение Автодора с первых дней кампании широко развернуло работу по созданию фонда моторизации погранвойск.

На 1 октября уже собрано и переведено ленинградскому Автодору 4488 р. 07 к. Контрольная цифра выполнена.

Сейчас ведется работа по выполнению встречного плана в 12000 руб.

Надо отметить, что наряду с развертыванием этой кампании усилился рост членов о-ва и повысилась активность автодоровских масс.

Быстряков

Кингисепп

АВТОДОР ГОТОВИТ ВОДИТЕЛЕЙ МАШИН ДЛЯ РККА

В школе шоферов Автодора обучается 160 допризывников, которые должны влиться в этом году в ряды Красной армии. Обучение допризывников должно было закончиться к началу призыва, но отдельные недочеты тормозят своевременный выпуск школы.

Школа ощущает недостаток в резине, автомобильных частях. Большим недостатком мы считаем, что нам не удалось выполнить разверстку по вовлечению в работу школы тюрков. Вместо 60 по плану вовлечено всего 18 слушателей. Это ложится виной на организации, проводившие отбор в школу.

Б. Караказов

Азербайджан, 43 участок заксельстроя

БОДРОЕ НАЧАЛО

По инициативе шофера Казакова и начальника пожарной охраны т. Куракина был организован коллектив Автодора при пожарной охране ст. Тула. Вовлечено в члены коллектива 62 чел. Встал вопрос о необходимости организовать курсы. За это дело взялись активно названные товарищи, нашли старую машину, произвели ремонт при активном участии шоферов команды тт. Кузовкова, Головкина, Никифорова и курсантов.

Несмотря на отсев, курсы закончили 28 слушателей со следующими достижениями: посещаемость 100%, соцсоревнованием охвачено 60%, 17 человек за контрактовались до конца пятилетки.

Тула

Посланчик

ГОТОВИМ КАДРЫ

Лабинский районный Автодор Сев.-кавказского края в этом году выпустил 80 молодых шоферов, которые по договоренности с Минским дортрансом выбыли в его распоряжение на постоянную работу. Вместе с курсантами выбыл и зав. курсами т. Сердинов, который назначен начальником автоколонны.

Все молодые специалисты использованы и работают на машинах. Уже имеется второй запрос из Минска о высылке новых шоферов.

ст. Лабинская

Рабкор

СРЫВАЮТ ПОДГОТОВКУ КАДРОВ

Еще в январе этого года Мозырский райсовет Автодора решил открыть курсы шоферов вследствие большой потребности в водителях машин для города. Комплектование курсов длилось 7 месяцев, несмотря на огромную тягу населения к изучению автодела. Сейчас, когда курсы укомплектованы, оказалось, что нет преподавателя по теории и отсутствует помещение.

Райсовет Автодора обращался в Центральный совет Автодора БССР с просьбой прислать инструктора. Но последний отказал в этом, Мозырский же Горсовет помещения для курсов не дает, мотивируя тем, что это „дело Автодора“

Око

Мозырь, БССР

БЕЗОБРАЗИЯ В ГАРАЖЕ НЕ ПРЕКРАЩАЮТСЯ

Н-однократно местные газеты „Красная Карелия“, „Комсомолец Карелии“, а также журнал „За Рулем“ поднимали на своих страницах вопрос о безобразиях, творящихся в гараже Карелавто. Но это не доходит до ушей работников гаража.

Ежедневные поломки машин, аварии, пьянство, доходящее до драк среди шоферов, превратили гараж в кладбище автомобилей (см. „За Рулем“ № 17—18 за 1931 г.).

За один только день 22 сентября выбыло из строя 5 машин.

— Почтовая машина столкнулась с машиной иностранных рабочих и обе временно вышли из строя.

— В тот же день вечером произошло столкновение двух машин „Форд-АА“, обе машины, шедшие с большой скоростью, разбиты и вряд ли смогут быть восстановлены. Машинами управляли два молодых шофера Ильин и Лебедев.

— В тот же день ночью произошла еще одна авария с машиной АМО. Шофер Андреев, ведя машину через мост, высота которого равна 80 м, умудрился сбить перила и полететь в реку. При падении машина несколько раз перевернулась и, упав колесами вверх, совершенно разбилась.

Эти случаи лишний раз доказывают необходимость получения шоферами на курсах более прочной квалификации, ибо указанные случаи аварий произошли по вине шоферов, кончивших краткосрочные курсы.

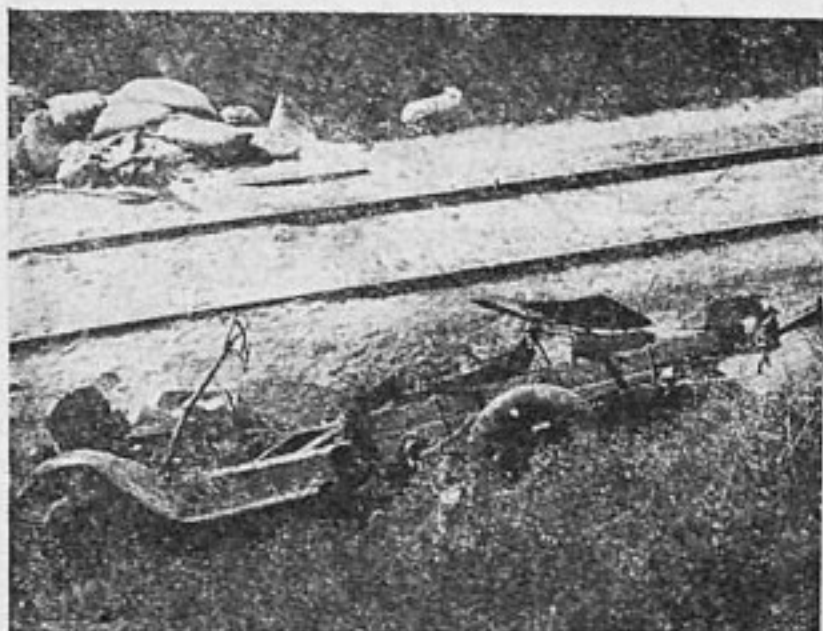
Петрозаводск

А. Иванов



Одна из пяти аварий, случившихся за один день по вине шоферов Карелавто

НА ОБЩЕСТВЕННЫЙ СУД ЧЬЯ ВИНА?



На снимке—авария машины Мариупольского гаража Союзтранса, находившейся в пользовании Бердянского агентства Союзтранса.

Авария произошла на участке от с. Новоспасовки до Бердянска, где проходит ветка железной дороги, пересекающая грунтовую дорогу глубоким рвом в 13 м. Через ветку перекинут мостик, по которому только и можно попасть в город. Мостик не освещен и не имеет сбоку никаких ограждений.

ПОЧЕМУ БЕЗДЕЙСТВУЕТ АВТОДОР?

Группы кавказских Минеральных вод соединены между собой шоссейными дорогами, постройка которых стоит десятки тысяч рублей.

Сейчас дороги приходят в полную негодность не только для автомобильного сообщения, но даже для езды на телеге.

Автомобильное сообщение с Кисловодском прервано более 4 месяцев из-за того, что нет „хозяев“ для починки единственного моста через реку Подкумок. Пятигорский, Кисловодский и Ессентукский районы Автодора совершенно не ведут борьбы с бездорожьем. Необходимо также указать на бездеятельность в этом отношении городского совета и райсоветов. А между тем возможностей для улучшения дорог много: колхозы и единоличники сами изъявляют желание исправить дороги, но нет руководства и технического надзора за работой.

Пора встряхнуться!

Пятигорск

Э. Тендер

„НАМ НЕ ДО КАДРОВ“

Не заботится о подготовке кадров Средне-Ахтубинское райотделение Автодора, хотя для этого имеются все возможности. Есть опытные работники тракторного дела, предлагающие свои услуги по подготовке трактористов, есть и трактор, но председатель Автодора т. Кравченко упорно откладывает это дело.

Кроме того, надо сказать, что райавтодор совершенно не работает, члены правления ни разу не собирались.

В момент аварии на машине погас свет, и так как мостик не освещался, машина пошла правее, свалилась в обрыв, разбилась и сгорела.

В кабине вопреки правилам езды сидело 3 человека.

Управлял машиной шофер Колотушкин.

Мариуполь

Автотехник Куровский



Со дня организационного собрания прошло уже 12 месяцев, но никто даже не поинтересовался работой райотделения.

Средняя Ахтуба

Иль

РЕЗУЛЬТАТЫ БЕЗОТВЕТСТВЕННОСТИ

Низкая подготовка автоработников в Воронеже, незаинтересованность организаций в повышении их квалификации приводят к тому, что ежедневно из строя выбывает много машин.

Вот несколько ярких фактов за короткое время: Пьяный водитель Бирюков на машине „Рольс-ройс“ влетел с шоссе на железнодорожную насыпь высотой в 7 м. Машина разбита.

— Молодой шофер Воронежской почты, имеющий всего годичный стаж, был почему-то администрацией гаража допущен к езде на автобусе. Здесь он доказал свои способности тем, что перевернул автобус и разбил его вдребезги.

— Молодой шофер-курсант развил большую скорость и с полного хода наскочил на подводу; в результате разбит пятитонный „Геркулес“ Союзтранса.

— Перевернут грузовой „Форд“ около Хлебного. Рулем управлял директор сахарозавода из Хмеленца. 5 пассажиров в бессознательном состоянии доставлены в больницу.

Необходимо Облдортранс и всем автохозяевам Воронежа повести решительную борьбу с тем, чтобы за руль машины садились опытные шофера.

Воронеж

Прохожий

ГДЕ ПОЛУЧИТЬ ОБРАЗОВАНИЕ ПО АВТОТРАКТОРНОМУ И ДОРОЖНОМУ ДЕЛУ?

В связи с тем, что в Центральный совет Автодора и редакцию „За Рулем“ поступают многочисленные запросы с мест о том, где можно учиться автотракторному и дорожному делу, профтехнической секцией ЦС Автодора составлен список учебных заведений по автотракторному и дорожному делу который, вместе с краткими правилами приема помещаем ниже в виде порайонного перечня школ и вузов.

Северный край

Архангельский автодорожный техникум
Вологодский дор.механическ.
Вологодский дорстройуч

Архангельск, ул. П. Виноградова, 71
Вологда, Советская ул. д. 11
Вологда

Карельская АССР

Петрозаводский автодорожн. техникум
Петрозаводская школа dormастеров и десятников
Олонецкая школа

Петрозаводск, пр. Ленина, 58
Петрозаводск
Олонец, ул. Розы Люксембург, 32

Ленинградская область

Ленинградский автомобильный техникум
Ленинградский дорожный техникум
Ленинградский дорожно-почвоведч. техникум
Новгородский дорожный техникум
Красногвардейский дорожный техникум
Лужский дортехникум
М. Вишерский дор.-механический техникум
Слуцкий дорожно механический техникум
Красногвардейская школа
Слуцкая школа
Ленинградский автодорожный институт
Ленинградский институт инженер. трансп.

Ленинград, Обводный канал, 19
Ленинград, Володарская ул., 24
Ленинград, Лермонтовский пр., 51
Новгород, ул. 1 мая, 21
Красногвардейск, ул. 25 октября, д. 2
Луга, Комсомольский просп., 25
М. В. Вишера, ул. К. Маркса, 16
Слуцк, Павловская ул. 2
Красногвардейск, Просп. 25 октября, 2
Слуцк, Детскосельская, 3
Ленинград
Ленинград

Западная область

Смоленский автодорожный техникум
Брянский дор.-механическ. техникум
Смоленская школа dormастеров и десятников
Рославский дорстройуч
Великолукский дор. техникум

Смоленск, Н.Базарная, 2/5
Брянск, ул. Фокина, 23
Смоленск
Рославль, Красноармейская ул., 57
В. Луки, Тимирязевская площ. школа I ступ.

Ивановская область

Ярославский автомобильный техникум
Шуйский дорожный техникум
Владимирская школа

Ярославль, Углицкая ул., 8
Шуя, Красноармейская ул., 5
Владимир, ул. III Интернационала, 28

Московская область

Московский автомобильный техникум
Московский дор.-механический техникум
Московский дорожный техникум
Тверской дорожный техникум
Калужский дорожно-почвоведч. техникум
Рязанский дорстройуч
Московский институт инженер. трансп.
Московский автотракторный институт
Московский вечерний автоинститут им. Сталина
Автотехникум при заводе АМО
Авомеханический техникум им. Дзержинского

Москва, Воронцово поле, 12
Москва, Каланчевская, 32
Москва, Рабочая ул., 30
Тверь, Октябрьск. ж. д. вокзал, 29
Калуга, ул. Прудона д. 5
Рязань, Красная ул.
Москва, Бахметьевская ул., 15
Москва, Благовещенский пер., 1
Москва, Благовещенский, 1
Москва, завод АМО
Москва, Успенский п.р., 3

Нижегородский край

Нижегородский дорожный техникум
Ижевский автомобильный техникум
Марийский дорожный техникум
Муромский дорстройуч
Арзамасский дорстройуч
Нижегородский автомобильный техникум

Н. Новгород, ул. Гоголя, 54
Ижевск, Коммунальная ул., 23
Иошкар-Ола
Муром к. Ремесленная ул., 18
Арзамас, ул. Урицкого, 15
Нижний Новгород

Татарская АССР

Казанский автодорожный техникум
Курсы дорожных мастеров и десятников

Казань, б. школа дефективных
Казань

ЦЧО

Орловский автодорожный техникум
Воронежский автодорожный техникум
Курский автодорожный техникум
Елецкий дорожный техникум
Борисоглебский автомобильный техникум
Борисоглебский дорстройуч
Орловский дорстройуч
Елецкий дорстройуч

Орел, Московская ул., 31
Воронеж, ул. Сакко-Ванцети, 68
Курск, ул. Радищева, 2
Елец, 3-я Интернациональная, 84
Борисоглебск, Н. родная ул., 52
Борисоглебск, Парадная ул., 32
Орел
Елец

Башкирская АССР

Уфимский дорожный техникум
Уфимский дорстройуч

Уфа, ул. Фрунзе, 47
Уфа, ул. Горького, 13

Средняя Волга

Самарский автомобильный техникум
Ульяновский дорожный техникум
Ульяновская школа дормастеров и десятников
Самарский дорстройуч
Ульяновский дорстройуч

Самара, Уральская ул., 140
Ульяновск
Ульяновск
Самара, Ленинградск. ул. уг. Садовой
Ульяновск

Уральская область

Свердловский автодорожный техникум
Пермский дорожный техникум
Челябинский автодорожный техникум
Кувинский дорстройуч
Ирбитский дорстройуч
Уральский автодорожный техникум
Челябинский тракторный техникум
Уральский автодорожный институт

Свердловск, ул. Ленина, 28
Пермь, ул. Карла Маркса
Челябинск
Кувин, Коми-Пермяцкого округа
Ирбит
Тюмень
Челябинск, Спартаковская, 20
Тюмень

Н. Волга

Саратовский автодорожный техникум
Саратовский автодорожный институт
Саратовская школа дормастеров и десятников
Хвалынский дорстройуч
Баладайский дорстройуч
Дубовский дорстройуч
Пугачевский дорстройуч
Сталинградский тракторный институт
Сталинградский тракторный техникум
Сталинградский автодорожный техникум
Покровский дорстройуч

Саратов, б. школа Р. У. Ж. Д.
Саратов
Саратов
Хвалынский
Балада
Дубовск
Пугачевск
Сталинград, территория завода
Сталинград, Академическая, 5
Сталинград, Пушкинская ул., 25
Цокровск, Теа ральная ул.

Крымская АССР

Симферопольский автодорожный техникум
Симферопольский дорстройуч

Симферополь, ул. Карла Маркса, 24
Симферополь, ул. Карла Маркса, 24

Казахстан

Семипалатинский автодорожный техникум
Алма-Атинский дорстройуч
Петропавловский дорстройуч
Уральский дорстройуч

Семипалатинск, Калывайская ул. 66
Алма-Ата, Красноармейская 58
Петропавловск, Советская ул., 75
Уральск, Дорстройконтора

Северо-Кавказский край

Ростовский автодорожный техникум
Краснодарский дорожный техникум
Новороссийский автомобильный техникум
Грозненский автомобильный техникум
Ростовский дорстройуч
Пролетарский дорстройуч
Ростовский строительн. дорстройуч при краев. учебн. комб.
Ростовская авто-школа
Ростовский автодорожный институт

Ростов н/Дону, Садовый пер., 2
Краснодар, Красная ул. 55/57
Новороссийск, ул. Энгельса, школа, 3
Грозный
Ростов
С. Пролетарское, С.-К. ж. д.
Ростов, Сенная ул. д. 24/26
Ростов н/Дону, Никольская ул., 143/145
Ростов н/Дону

Западно-Сибирский край

Томский дорожно-механический техникум
Новосибирский автодорожный техникум
Барнаульский дорстройуч
Омский дорстройуч
Западно-Сибирский автодорожный институт

Томск, Коммунистический проспект, 3
Новосибирск, Советская ул., 21
Барнаул, ул. Льва Толстого, 2
Омск, дом Советов
Омск

Восточно-сибирский край

Иркутский автодорожный техникум

Иркутск, Декабрьская ул. 8/23

Дальне-восточный край

Владивостокский автодорожн. техникум
Благовещенский „ „ „
Свободский дорстройуч

Владивосток
Благовещенск, Политехническая, 50
Свободный

Якутия

Якутский дорожный техникум

Якутск

Дагестан

Дагестанская школа дормастеров и десятников

Махач-Кала

Бурято-Монголия

Верхнеудинский дорстройуч

ст. Дивизионная, Нижняя Березовка

ОСНОВНЫЕ ПРАВИЛА ПРИЕМА В ИНСТИТУТЫ

1. В институт принимаются граждане не моложе 17 лет и не старше 35 лет, не лишенные избирательных прав и не являющиеся иждивенцами лиц, лишенных избирательных прав.

2. Лица, окончившие рабфаки, девятилетние школы, техникумы, курсы по подготовке рабочих, батраков и колхозников во втузы в 1929/30 и 1930/31 гг. принимаются в институт без испытаний.

3. Лица, не имеющие соответствующих документов об образовании, должны выдержать испытания.

4. Заявления о желании поступить в институт подаются в приемочные комиссии института. В заявлении должен указываться факультет, на который подающий заявление желает поступить.

5. К заявлению должны быть приложены следующие документы:

а) свидетельство о рождении; б) подлинный документ об образовании; в) удостоверение о здоровье; г) командировочное удостоверение соответствующих организаций, если поступающий направляется в порядке разверстки, предоставленной той или иной организации; д) документы, удостоверяющие социальное положение и стаж работы самого поступающего и его родителей; е) справка об ударничестве, если подающий заявление состоит в рядах ударников; ж) справка о том, что поступающий и его родители не лишены избирательных прав.

ОСНОВНЫЕ ПРАВИЛА ПРИЕМА В ТЕХНИКУМЫ

1. В техникумы принимаются лица не моложе 16 лет и не старше 25 лет, не лишенные избирательных прав и не состоящие на иждивении лиц, лишенных избирательных прав.

2. Лица, окончившие подготовительные отделения при техникумах, рабфаки и курсы по подготовке рабочих, батраков и колхозников, зачисляются в техникумы независимо от возраста.

3. Лица, окончившие школы семилетки, ФЗС и школы колхозной молодежи, а также подготовительные отделения при техникумах, рабфаки и курсы по подготовке во втузы в 1929/30 и 1930/31 гг. принимаются в техникумы без испытаний.

4. Лица, не имеющие соответствующих документов об образовании, должны выдержать испытания при самом техникуме.

5. Заявления о желании поступить в техникум подаются в приемочные комиссии при техникуме.

6. К заявлению должны быть приложены те же документы, что и при поступлении в институт.

Отв. редактор **Н. ОСИНСКИЙ**

Зав. редакцией **Н. БЕЛЯЕВ**

Издатель: Журнально-газетное объединение

Уполн. главлита В—13498. Техред Н. Свешников. Отп. в 7-й тип. „Искра Революции“ Мосполиграф, Москва, Филипп., 13.
З. Т. 2407. Тираж 70.000. Г. СтАт В 5 — 176×250 мм. 2 п. л. 1/16 л. Общее число печатных знаков 202.700.
Издание № 113. Журнал сдан в набор 15 октября, подписан к печати 3 ноября.

ПРЕМИРУЕМ ЛУЧШИХ ОБЩЕСТВЕННЫХ РАСПРОСТРАНТЕЛЕЙ

Широкое участие автодоровской общественности в распространении журнала общественными распространителями оказало в прошлые годы журналу существенную поддержку.

Тираж журнала „За Рулем“ резко увеличился.

В настоящую подписную кампанию на 1932 г. новые сотни общественных распространителей также примут энергичное участие в этой работе.

Продвижение журнала, привлечение новых слоев постоянных читателей, подписчиков журнала должно быть основано на пропаганде содержания журнала. Журнал должен попасть лишь к тому подписчику, который будет его практически прорабатывать, которому журнал может принести несомненную пользу. За привлечение десятков таких подписчиков должен драться общественный распространитель „За Рулем“. Для поощрения работы лучших общественных распространителей редакция „За Рулем“ и Журнально-Газетное Обединение организуют в 1932 г. конкурс на лучшего общественника-распространителя.

В конкурсе могут принять участие все общественные распространители журнала „За Рулем“ и коллективы Автодора, проводящие работу по пропаганде журнала. Премируются товарищи, добившиеся лучших результатов по охвату подпиской на журнал „За рулем“ методами общественной пропаганды. На ряду с количеством собранной подписки и длительности срока будут приниматься во внимание методы работы.

УСЛОВИЯ КОНКУРСА

1. Конкурс будет проводиться с 1/XII 31 г. по 1/III 32 г.

2. Премируются товарищи, собравшие наибольшее количество подписки на журнал „За Рулем“ и „Библиотеку За Рулем“ на наиболее продолжительный срок методами действительно массовой пропаганды.

Среди товарищей, принявших участие в конкурсе, будут распределены следующие премии:

1-я премия (1) велосипед,

2-я премия (2) кожаные костюмы,

3-я премия (8) деньгами по 25 руб.,

4-я премия (10) деньгами по 10 руб. или технические библиотеки,

5-я премия (25) по выбору премированных:

годовая подписка на журналы: „Изобретатель“, „Овладеем техникой“, „За Рулем“, 6 мес. журн. „Радиофронт“, или заочные курсы Автодора по автомобильному отделению один комплект.

Премии присуждаются жюри конкурса не позже 20 марта с опубликованием об этом в журнале „За Рулем“ и высылаются премированным не позже 1 апреля 1932 г.

ПРАВИЛА ПРИЕМА ПОДПИСКИ И СДАЧИ ЕЕ НА ПОЧТУ

1. При вербовке подписчиков общественный распространитель заполняет особый подписной лист: лист может быть выслан ему по требованию Жургазоб'единением (Москва 6, Страстной бульвар, 11).

В подписном листе четко указываются номера по порядку, фамилия, имя, отчество и адрес каждого подписчика, на какой срок выписывается журнал и стоимость подписки, против стоимости подписки собственноручная расписка подписчика.

2. Вербуемые подписчики могут подписаться с 1 декабря 1931 г. с переходом на 1932 г., или же с 1 числа любого месяца на следующий срок: журнал „За Рулем“ с прилож. биб-ки 12 м.—10 руб. 6 м.—5 р., 3 м.—2 р. 50 к., журнал „За Рулем“ без приложен.—12 м.—4 р. 80 к., 6 м.—2 р. 40 к., 3 м.—1 р. 20 к. Меньше чем на 3 месяца подписка не принимается.

3. Подписная плата собирается общественными распространителями при подписке полностью за все сроки подписки [год, 6 мес., 3 мес.] Подписка в кредит и наложенным платежом не принимается.

4. Подписные листы вместе с деньгами сдаются в ближайшее почтовое отделение или в заводскую газетную экспедицию в сроки, установленные местной почтой. Подписка, сданная позже установленного местной почтой срока, переносится исполнением на следующий месяц. Все жалобы на неаккуратное получение или недополучение журнала следует заявлять почте, по месту сдачи подписки, требуя проверки наличия карточек на каждого подписчика указанного в подписном листе.

5. Жургазоб'единение подписки совершенно не принимает. Подписные листы высылать ему также ни в коем случае не следует.

6. При сдаче подписных листов на почту или в газетную заводскую экспедицию общественный распространитель заполнив по указанной ниже форме справку с отметкой почты о количестве экземпляров и сумме сданной подпис-

ки, обязательно пересылает эту справку в массово-тиражный сектор Жургазоб'единения (Москва 6, Страстной бульвар, 11). На основании этих справок и справок коллективов Автодора о проделанной работе будут распределены премии по конкурсу.

7. По окончании срока конкурса, не позже 1 марта, последний подписной лист должен быть сдан на почту. Одновременно со сдачей последнего подписного листа на почту, общественный распространитель присылает в Жургазоб'единение и последнюю справку о количестве и сумме сданной подписки с указанием, сколько уже справок было им ранее отправлено, подтверждает свой точный адрес и высылает справку своего коллектива о проделанной работе.

8. К участию в конкурсе допускаются все общественные распространители, пославшие справки о работе не позднее 5 марта.

Форма справки почты о сданной общественным распространителем подписки.

С п р а в к а

По подписному листу от . . . 193 . . . г. на журн. „За Рулем“ от общественного распространителя тов.
принято газбюро г. к исполнению
подписки на журнал „За Рулем“

на 12 мес. из них с пр. б-ки на сумму . . . р . . . к.
на 6 мес. из них с пр. б-ки на сумму . . . р . . . к.
на 3 мес. из них с пр. б-ки на сумму . . . р . . . к.

Всего экз. на сумму р к.

Завгазбюро (подпись и печать почты)

г. „ 193 г.

Адрес общественного распространителя

.

.