

ЗА РУЛЁМ



**БЕЗДОРОЖЬЕ—ЛЮТЫЙ ВРАГ АВТОМОБИЛИЗАЦИИ СОЮЗА
ВСЕ СИЛЫ НА БОРЬБУ С БЕЗДОРОЖЬЕМ**

6

1930

АКЦ. ИЗД.
О-ВО „ОГОНЕК“



ДВУХНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ ВСЕРОССИЙСКОГО ОБЩЕСТВА «АВТОДОР»

Под редакцией: А. Брагина, Н. Беллева, В. Дмитриева, проф. Д. Крынина,
Мих. Кольцова, Н. Осинского, М. Презента, проф. Е. Чудакова

Третий год издания

РЕДАКЦИЯ: Москва 6, Стратной бульв. 11
Тел. 3-31-91; трам. А, 6, 15, 18, 28, 27, 29
КОНТОРА: Москва 6, Стратной бульв. 11,
„Огонек“, Отдел распростран. Тел. 5-51-69

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА на 1930 год: „За Рулем“
на год — 4 р., 6 м. — 2 р. 15 к., 1 м. — 40 к.,
с прил. „Библ. За Рулем“: год — 8 р., 6 м. —
4 р. 50 к., 3 м. — 2 р. 40 к. За границу „За
Рулем“: год — 2 долл., 6 м. — 1 д. 25 ц.

FORTNIGHTLY MAGAZINE „ZA RULEM“ („AT THE WHEEL“)

Moscow 6, Strastnoy Boulevard, 11, USSR

№ 6 (39)

М А Р Т

1930

С о д е р ж а н и е

Автомобильные обязательства	1
С. Пересветов — Фи- кансирование дорож- ного хозяйства отстает от социалистических темпов	2
Автодор в районах силошной коллекти- визации	4
С. Астамбовский — Вторая лотерея Авто- дора	5
Н. Беллев — Вовле- чем женщин в Авто- дор	7
А. Саламатов — Что мы сделали за год	8
Б. Ионов — Красная армия должна быть моторизована	10
Автотракторные обязательства	12
А. Душкевич — Ав- томобиль — малютка „Дарт“	16
А. Драчев — Что де- лать кружкам „Юных друзей“	19
Проф. Е. Чудаков — Устройство автомоби- ля	21
Изнашивание шин на дорогах разного типа	23
Обмениваемся опы- том	28
А. Баржанский — Эрнест Толлер у Фор- да	30

АВТОМОБИЛЬНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА

Беседа с зам. председателя ВАТО т. С. Мозговым

ИНТЕРЕС, который проявляют рабочие и широкие массы трудящихся к автомобилизации и в частности к автомобильным обязательствам, замечен уже из той массы писем, которые получают члены правительства и ВАТО от рабочих и служащих.

Нужно сказать, что автомобильные обязательства выпущены, главным образом, под давлением и по желанию рабочих, которые требовали создать условия, благоприятные для покупки автомобиля в рассрочку.

Из публикуемого в этом № „За Рулем“ постановления Совнаркома СССР читатели увидят, что правительством утвержден второй выпуск автомобильных обязательств на общую сумму в 30 млн. руб. четырьмя сериями. Держатели этих обязательств оплачивают их ежемесячно равными взносами. Выпуск обязательств решено начать с 1 мая этого года.

Стоимость легкового автомобиля для владельцев этих обязательств определена в 1 800 руб., а грузового — в 2 700 руб. При этом решено продавать облигации не только учреждениям и организациям, но и отдельным лицам, при условии личного пользования автомобилем. Частным лицам обязательства будут продаваться на общих условиях, вне зависимости от сроков, кроме продукции выпуска первого года.

Из наиболее характерных писем следует отметить письмо к А. И. Рыкову дорожного техника А. Е. Найденова (г. Рославль, Зап. обл.).

Автор этого письма, предлагая Совнаркому выпустить автозаем, подчеркивает, что он получает 125 руб. в месяц, и несмотря на известную напряженность в средствах, все же подписывается на автомобильное обязательство с ежемесячным взносом по 10 руб.

Другой автор, работник киевской кинофабрики И. С. Лясковский предлагает Совнаркому выпустить заем; при этом, он согласен вносить 10 руб. ежемесячно, при семье в 5 чел. и очень стесненных денежных обстоятельствах.

Это означает, что рабочие и служащие сами хотят приобрести автообязательства, которые выпускаются правительством только потому, что этого требуют трудящиеся.

На докладе В. В. Куйбышева в Промакадемии также было получено много записок с требованием выпустить облигации на автомобили.

Мы не успели опубликовать постановления, как многие коллективы потребовали начала продажи облигаций. Сотрудники ЦАГИ — 60 чел. — решили приобрести обязательства на автомобиль выпуска первого года; такое же требование прислали в ВАТО сотрудники Новостали.

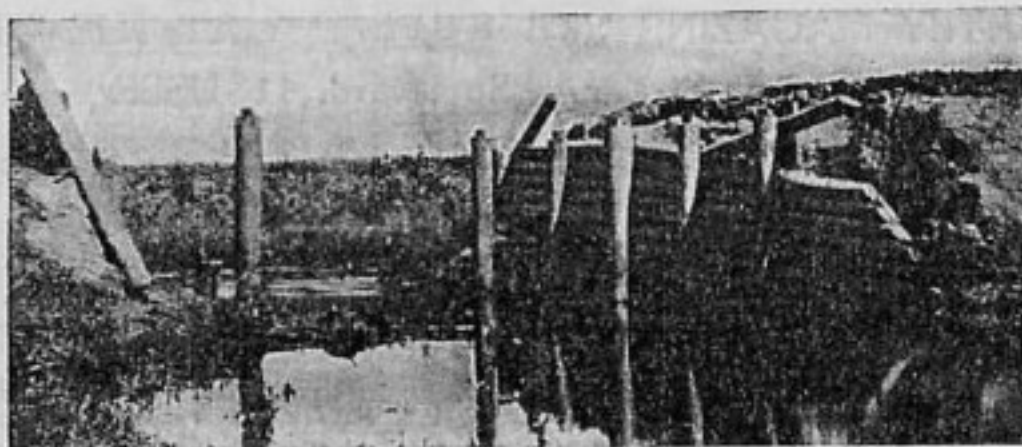
После реализации второго выпуска обязательств для Автодора будет открыто широкое поле деятельности; в дальнейшем предполагается провести третий выпуск на сумму свыше 100 млн. рублей.

ФИНАНСИРОВАНИЕ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА ОТСТАЕТ ОТ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ ТЕМПОВ

ПО ПРЕДЛОЖЕНИЮ заместителя СНК СССР тов. Шмидта НК РКИ Союза проверил выполнение союзными республиками закона ЦИК и СНК о мероприятиях в области дорожного и автомобильного хозяйства, в части касающейся усиления финансирования дорожного дела.

Рост общих ассигнований на безрельсовые дороги за счет местных республиканских и общесоюзного бюджетов стал значительно интенсивнее прежнего, и главным образом в 1929/30 г.

Особенно значительный подъем финансирования мы видим в Азербайджанской ССР, где на дорожное дело в 1929/30 г. отпущено 3499 тыс. руб. (161,50% против 1928/29 г.), в Армянской ССР, где определено полное обращение на дорожное строительство



средств потонного сбора 1929/30 г. в 340 тыс. руб. (240% против 1928/29 г.) и т. д.

Было бы совершенно неправильно, если бы мы удовлетворились этими отдельными достижениями. Союзные республики все же не выполнили полностью директиву союзного правительства „о необходимости увеличения ассигнований по местным бюджетам на дорожное хозяйство не менее, чем на 50%“. Союзные республики увеличили в среднем свои назначения в 1928/29 г. против 1927/28 г. (считая и средства потонного сбора) вместо 50 лишь на 27%, при чем РСФСР ассигновала на дорожное хозяйство 39,6 м. руб.—меньше суммы сборов с грузов (48,9 м. руб.); Узбек. ССР даже сократила назначения на дорожное хозяйство, и только Таджик. ССР, БССР и ЗСФСР увеличили свои назначения против 1927/28 г. более, чем на 50%.

В прошлые годы наши ассигнования на дорожное дело не покрывали амортизации основного капитала. Поэтому, естественно, что за эти годы дороги не только не улучшались, но еще больше разрушались. Характерные данные мы имеем по Сев.-Западной области, касающиеся местных окружных дорог (в тысячах рублей). Основная стоимость дорог—56 724. Ежегодный износ этих дорог—2 320. Вложено в 1927/28 г. на покрытие износа—1 225. Новые вложения в 1927/28 г.—662. Степень разрушения—1 095. Непокрываемый износ—47%.

Этот пример утечки основного дорожного капитала Ленинградской области достаточно показателен для всего нашего дорожного хозяйства и особенно для местных дорог; эта об-

ласть в дорожном отношении и в смысле ассигнований находится в наиболее благоприятных условиях.

С выполнением предложения союзного правительства относительно образования союзными республиками общереспубликанских дорожных фондов дело обстоит таким образом: РСФСР и УССР вообще в 1928—29 г. не выделили никаких средств из общереспубликанского бюджета, а в этом году назначили: РСФСР—полтора млн. р. и УССР—2 млн.

руб. БССР, почти не участвуя в создании дорожного фонда, в предшествовавшем году (было отпущено лишь 30 тыс. руб.) назначила в 1929—30 г. для этого фонда 100 тыс. рублей.

Слабую роль в образовании общереспубликан-

ских дорожных фондов в 1928/29 г. играли и местные бюджеты. За их счет было выделено в РСФСР до 7 млн. руб. (14 вместо 25%, предусмотренных постановлением от 28 ноября 1928 г.), УССР 1 040 тыс. руб. (11 вместо 25%). В БССР вообще этого участия не было проявлено.

1929/30 г. дал по союзным республикам уже более значительные вложения в эти фонды за счет полного использования по назначению сумм от 25% отчисления с потонного сбора, поступившего в исполкомы.

Не более чем на 50% в среднем выполнено союзными республиками и предложение союзного правительства о финансировании в 1928/29 г. по местным бюджетам первоочередного строительства под'ездных путей в размере не менее 25 млн. рублей.

К сожалению, и в 1929/30 г. это постановление ЦИК не получило полного отражения в местных бюджетах союзных республик (ЗСФСР и т. д.). Союзные республики выделили из местных бюджетов для этого огромнейшего сильно потрепанного и отсталого в техническом отношении хозяйства в 1929/30 г., не считая расходов на связь, около 110 млн. руб., т. е. не менее, чем ассигновано из общесоюзного бюджета (117 млн. руб.) на общесоюзные дороги, протяжение которых в несколько раз меньше местных и лучше последних. По отношению к размерам расходных бюджетов эти ассигнования составляли в РСФСР и УССР около 0,70% и в БССР до 1%.

Обязательное трудовое участие сельского населения в дорожных работах может по нашим подсчетам дать, примерно, в денежном выражении 200 млн. руб. в год. На деле же, скудную

(по сравнению с 200 млн. руб.) помощь сельского населения, оцениваемую всего лишь в 34,4 млн. руб., дорожные органы сумели реализовать лишь на 18 млн. рублей.

Едва ли значительно улучшится использование этого важного фактора борьбы за улучшение и развитие дорожного хозяйства и в будущие годы, если не будет обращено исполкомами, общественностью в лице Автодора, профсоюзов, комсомольских и партийных организаций, секций советов и т. д. серьезнейшее внимание на правильную организацию и осуществление этого дела, на подготовку соответствующих кадров и на обеспечение дорожных работ машинами и инструментами.

Каковы же, в общем, основные причины невыполнения союзными республиками директивы союзного правительства?

1. Отсутствие на местах, в республиках и округах, должного перелома в пользу интенсивного развития и улучшения дорожного строительства. Об этом достаточно характерно, между прочим, свидетельствуют данные о применяющемся (несмотря на постановление ЦИК о стопроцентном обращении потонного сбора на нужды дорожного строительства) использовании средств этого сбора исполкомами по их усмотрению на покрытие общесюджетных нужд.

2. Опоздание опубликования закона от 28 ноября 1928 г. („Известия“ от 29 января 1929 г.) по сравнению со сроком построения местных бюджетов на 1928/29 г. С изданием этого постановления потребовался бы пересмотр всех уже утвержденных, разверстанных по расходам, местных бюджетов (окружных и проч.) и изменение уже разработанных и утвержденных планов исполкомов при напряженности республиканских и местных бюджетов.

3. Отсутствие на местах, когда уже был издан закон, дорожной организации, которая смогла бы правильно и полно подготовить соответствующие планы дорожного строительства, развить дорожные работы, используя полностью и рационально соответствующие ассигнования.

4. В виду отсутствия должной организации аппарата и недостаточных ассигнований на дорожное хозяйство не был выполнен полностью (ЗСФСР, УССР и др.) намеченный план строительства под'ездных путей, который оказался недостаточно изученным и разработанным. По объему намеченных работ этот план далеко не отвечает требованиям постановления союзного правительства. В нем не было отведено должного места тем под'ездным путям, которые необходимы для нас в связи с усиленными темпами реконструкции промышленности и сельского хозяйства. Не было также установлено дорожными органами и принципа, четко определяющего категорию „под'ездные пути“.

5. Отсутствие общесюжного дорожного фонда, который бы усиливал развитие дорожного хозяйства на местах, назначение новых ассигнований на эту отрасль, особенно нуждающимся в посторонней помощи местностям.

В настоящее время, на ряду с усилением участия правительств союзных республик в образовании общереспубликанских дорожных фондов, необходимо принять и ряд других мер, чтобы улучшить финансирование местного дорожного хозяйства (от республиканских до сельских дорог включительно). Основное, что необходимо провести в жизнь, это образование общесюжного дорожного фонда и установление известного минимума в ассигнованиях на дорожное хозяйство за счет местных бюджетов.

С образованием общесюжного фонда (на первый год возможно предусмотреть не более 5 млн. руб. с тем, чтобы в пятилетку средства этого фонда довести до 20 млн. руб.) безусловно усилится влияние союзного правительства на улучшение и развитие местного дорожного хозяйства, особенно в местностях, сильно отстающих по действительно объективным причинам, но имеющих особое политическое и экономическое значение для всего Союза.

Средства потонного сбора без всякой задержки и утечки автоматически должны перечисляться в фонды дорожного хозяйства исключительно на покрытие расходов по капитальному ремонту дорог, переустройству, восстановлению и сооружению новых дорог и мостов не выше республиканского значения и не ниже окружного.

Источником покрытия расходов по капитальному дорожному строительству на улучшение и развитие низовой дорожной сети (не выше районного значения) должна служить и трудовая дорожная повинность.

Для практического (не на бумаге) обеспечения средствами развития и улучшения дорожного хозяйства Союза, предотвращения перекрытия ассигнований одного источника средствами другого — эта четкость в назначении кредитов является необходимейшим условием.

Поскольку ассигнования на дорожное строительство за счет местных бюджетов после многих хождений „по мукам“ выясняются более или менее определенно лишь только по окончании разработки краевого бюджета, т. е. не ранее 2 квартала операционного года, когда по условиям дорожных работ заготовительные операции должны быть в полном разгаре, поскольку оборотные средства в местном дорожном хозяйстве очень незначительны (а то и вовсе отсутствуют), целесообразно возложить в виде определенной обязанности на местные кредитные учреждения (Госбанк и т. д.) выдачу дорожным органам, в случае кассовых разрывов, краткосрочных кредитов (ссуд) на определенные цели. Средства потонного сбора могут служить для кредиторов прекрасной гарантией того, что дорожные органы свои обязательства выполняют полностью.

На ряду с этими предложениями необходимо, чтобы НКПС пересмотрел совместно с союзными республиками, под углом зрения разрешаемых правительством и партией генеральных проблем народного хозяйства (коллективизации сельского хозяйства и т. д.), план под'ездного строительства безрельсовых дорог по четкому принципу под'ездных путей.

С. Пересветов



Перед весенним севом

Фото Р. Кармена

АВТОДОР В РАЙОНАХ СПЛОШНОЙ КОЛЛЕКТИВИЗАЦИИ

РАЗВИТИЕ колхозного движения меняет характер сельской работы Автодора. Целые области и округа превращаются в районы сплошной коллективизации. Это приводит к необходимости решительной перестройки нашей деятельности, приспособления ее к новым темпам и задачам дня.

Перестройка касается в одинаковой мере и „верхов“ и низов. Руководящие органы Автодора, намечая план работ по автотракторному и дорожному делу, должны поставить в центре районы сплошной коллективизации.

Необходимо проверить работу связанных с этим учреждений, узнать, насколько правильна их установка, насколько учтены ими потребности индустриальных и колхозных центров.

Дорожное строительство, снабжение тракторами и автомобилями — все это должно исходить, в первую очередь, из задачи помощи коллективизированным районам.

Коллективу Автодора при колхозе предстоит большая организационная, агитационная и практическая работа.

1. Коллектив при колхозе должен привлечь в свои ряды активную часть молодежи и взрослых колхозников, объединив, в частности, трактористов и водителей машин.

2. Коллектив знакомится с тракторным парком колхоза, чтобы выяснить обеспеченность последнего тракторами, потребность в трактористах, нуждаемость в ремонте и т. п. Его дело следить за тем, чтобы тракторное хозяйство велось образцово, чтобы тракторы были обеспечены хорошими рулевыми, смазочным и запасными частями, чтобы они не ржавели под дождем и снегом.

Пусть люди, ответственные за это хозяйство, чувствуют за собой общественный контроль!

3. Появление автомобиля в колхозе часто сталкивается с обычным бездорожьем. Дело местного коллектива — проверить насколько выполнен план дорожного строительства в колхозе и выполнялся ли он вообще, организовать колхозную общественность и технические силы и средства для ремонта существующих дорог и постройки новых.

4. Надо, чтобы с первых же дней было образцово поставлено автохозяйство. Обеспечьте машинам гаражи, хороший уход, запасы горючего, запасные покрышки и камеры. Каждая машина должна выдержать максимальный срок эксплуатации. Надо предупреждать возможные случаи гололоупства и бесхозяйственности.

5. Механизация транспорта и дорожное строительство предполагают наличие кадров специалистов: шоферов, трактористов, дорожных мастеров, десятников и т. д. Надо проверить обеспеченность колхоза этими кадрами, взяв на себя почин в организации новых курсов, если этого требует развитие автотракторного хозяйства. Надо использовать заочные курсы по автотракторному делу, открываемые ЦС Автодора.

6. Используя автомобиль для хозяйственных целей, надо применить его в виде опыта и в культурной работе. Коллектив Автодора должен взять на себя почин в организации периодических рейсов в колхозном районе агитавтомобиля, снабженного литературой, радиоустановкой, быть может, кинопередвижкой, взятой из политпросвета, и т. д.

7. Надо постепенно, по мере улучшения автоснабжения, добиваться применения автотранспорта во всех отраслях культурно-экономической жизни колхоза. В конечном счете, автомобиль должен обслуживать и почтовую

связь, и пассажирское движение, и противопожарную оборону, нести санитарно-гигиеническую службу и т. п.

8. Коллектив Автодора должен немедленно откликаться на текущие хозяйственно-политические кампании, чтобы не замыкаться в своем кругу, чтобы не заслонить содержания работы безыдейным делячеством.

Надо уметь находить точку приложения своих сил в любом общественно-политическом начинании, на любом ударном участке социалистического строительства. Весенний и осенний сев связан с автомобилем и трактором. Проверка автотракторной подготовленности колхоза к посеву, помощь ремонтным мастерским, создание ударных бригад для ликвидации прорывов на этом фронте — все это ложится на плечи коллектива Автодора.

Лесозаготовка, сбор утильсырья, пропаганда тракторных и автомобильных обязательств, сбор

средств на моторизацию Красной армии — тоже предполагают действенное участие Автодора.

Добивайтесь того, чтобы наши районы сплошной коллективизации были обеспечены под'ездными путями, хорошими дорогами, образцовым механическим транспортом и образцовым автотракторным хозяйством (гаражи, парки, ремонтные мастерские и проч.).

Лучшим помощником в работе коллектива будет книга и журнал. Журналы „За Рулем“ и „Тракторист“ дают материал по всем вопросам автодорской работы. В конце полугодия Центральный Совет организует смотр колхозных коллективов Автодора для проверки их жизнедеятельности, их работоспособности, их умения приспособиться к темпам сегодняшнего дня.

Генеральный секретарь Автодора *Кузнецов*

Отв. секретарь секции агитпечати *Потапов*

ВТОРАЯ ЛОТЕРЕЯ АВТОДОРА

НА ОДНОМ из последних заседаний президиума Совета Автодора под председательством тов. А. М. Лежавы был заслушан отчетный доклад председателя Лотерейного комитета тов. В. Дмитриева о результатах 1-й лотереи Автодора.

Лотерея дала следующие результаты. Было выпущено билетов на 1 500 000 руб., из которых погашено (не реализовано) только на 10 464 руб. Таким образом продано было билетов на 1 489 536 руб.

Расходы по лотерее составили: оплата выигрышей (натурой и деньгами) 133 600 р.; стоимость лотерейных билетов — 33 400 р.; агитация и реклама — 35 тыс. р.; отчисления местным отделениям Автодора на орграсходы — 33 тыс. р.; расходы на организацию лотереи и тиража — 80 тыс. р.

Валовая прибыль от лотереи составила 1 175 тыс. р., а с проц. на капитал — 1 206 тыс. р.

Из этой прибыли выделено в пользу местных отделений на усиление их финансовой базы 157 тыс. р. и числится задолженность за местными отделениями по лотерейным билетам на 1 января 1930 г. 107 тыс. р.

По докладу Лотерейного комитета президиум отметил: значительный материальный успех 1-й лотереи (почти полная реализация 3 млн. билетов) и успешную работу по реализации билетов Вятского, Костромского, Самарского, Рязанского, Смоленского, Башкирского, Ленинградского, Уральского, и др. отделений Автодора. Президиум отметил слабую работу Сталинградского и Воронежского отделений и Узбекского общества Автодор.

После отчета о 1-й лотерее президиум Автодора обсуждал вопрос о выпуске 2-й лотереи. Эта лотерея будет резко отличаться от первой. Главное отличие будет в ее всесоюзном значении. Президиум постановил все количество билетов 2-й лотереи (6 000 000) разбить на 4 разряда в следующих цифрах:

В первый разряд включить 800 000 билетов; во второй — 1 200 000; в третий — 1 600 000; в четвертый — 2 400 000.

Каждый разряд будет разыгрываться самостоятельно. Сроки и место тиражей ориентировочно намечены следующие:

Тираж 1-го разряда — в Ленинграде — 1 июля; 2-го — в Харькове или на Днепрострое — 1 сентября; 3-го — в Н.-Новгороде — 1 ноября; 4-го — в Москве — 1 января 1931 г.

Список выигрышей 2-й лотереи следующий: 2 глиссера, 2 аэросаней 50 автомобилей „Форд“ мод. „А“ или „АА“, 50 мотоциклов, 16 моторных байдарок (туристского типа), 30 комплектов технической энциклопедии, 1500 велосипедов, 50 комплектов обмундирования для водителя (кожаное пальто, шлем, рукавицы, очки); 30 лодочных моторов; 3700 комплектов пособий по изучению автодорожного дела, 4600 годовых подписок на журналы „За Рулем“ или „Мотор“. Всего выигрышей будет 10 000 на общую сумму 438 600 руб.

Все выигрыши можно заменить сельхозмашинами (тракторами, молотилками, сенокосилками, веялками, плугами и др.) или деньгами.

Билеты лотереи будут выпущены в продажу, примерно, в начале апреля. В виду небольшого срока, остающегося до тиража 1-го разряда, билеты его будут распространяться исключительно в Ленинграде, Москве, Ростове н/Д, Харькове, Свердловске и других крупных центрах.

Президиум Лотерейного комитета ассигновал 50 000 рублей для премирования республиканских, краевых и областных отделений Автодора за своевременную и хорошо проведенную реализацию билетов 2-й лотереи. Премии будут выдаваться не только деньгами, но и авто-мотоимуществом, для чего Лотерейный комитет закупит несколько автомобилей, тракторов, мотоциклов, лодочных моторов и др.

Общая прибыль от лотереи составит, примерно, 2 250 000 руб. и поможет выполнить задачи, возложенные партией и рабочим классом на о-во Автодор.

С. Астамбовский

НАЧНЕМ ПРАКТИЧЕСКИ ПОМОГАТЬ ДЕРЕВНЕ

Письмо из Ленинграда

СЕЙЧАС, когда реконструируется сельское хозяйство, когда происходит важнейший процесс ликвидации кулачества как класса, когда напряженное внимание страны обращено на социалистическое творчество деревни, сейчас нам, городским автодорожцам, особенно необходимо спросить самих себя, что мы сделали для деревни?

Если мы окинем взглядом работу ленинградских автодорожских коллективов при некоторых крупных предприятиях, например, при „Красном Путиловце“, „Красном Треугольнике“, „Большевике“ и т. п., станет совершенно ясным, что кое-что для деревни коллективами сделано. Они устраивали агитпробеги, доклады в подшефных деревнях об Автодоре и вели другую агитационную работу. Но также совершенно ясно, что этого мало. В огромном деле устройства дорог фабрично-заводские коллективы могут и должны оказать значительную помощь крестьянским звеньям Автодора.

В какие конкретные формы может воплотиться эта помощь?

Одним из практических мероприятий в этой области может быть посылка в деревни недорогих дорожных снарядов для несложных дорожных работ — конных лопат и утюгов.

Другим немаловажным мероприятием послужит посылка в деревню рабочих-автодорожцев, вкратце изучивших основные начала дорожного дела, для руководства строительством и ремонтом сельских дорог. Пребывание активного товарища в колхозе, несомненно, даст самые полезные результаты: он организует энергичную коллективную прокладку сельской дороги, которая свяжет данную местность с центральной дорожной магистралью.

Третьим видом помощи явится посылка основной популярной литературы по технике сельской дороги (не говоря уже о возможной посылке ручных лопат, ломов, топоров и др. простого инвентаря).

Наконец, многие коллективы могут организовать премирование деревни за



Колхозник отвозит отремонтированный мотор трактора

Фото Р. Кармена

проявленную энергию по постройке своей дороги. Небольшие средства, необходимые для этого, должны быть изысканы самими коллективами путем добровольных взносов, отчислений и отработок.

Таковы некоторые из многих возможных предложений в области автодорожской работы в деревне.

В данной заметке мы не старались исчерпать все предвидящиеся и возможные способы участия городских коллективов Автодора в жизни новой советской деревни. Мы говорим только о дорогах. Но нужно отметить, что и временная посылка отремонтированных коллективами старых автомобилей в деревни в страдную пору также очень желательна.

Пусть эти строки явятся лишним напоминанием о том, что сейчас, в эпоху сплошной коллективизации и форсированного наступления на кулачество, помощь Автодора деревне нужна, как никогда!

Ленинград со своей гигантской индустрией и большим автодорожским активом может и в этой непечатой области особенно много сделать.

Ленинград

Арк. Млодик

В апреле будет выпущен специальный номер „ЗА РУЛЕМ“, посвященный работе Автодора в колхозах, совхозах и районах сплошной коллективизации. Товарищи, работающие на селе, шлите материалы о работе ячеек Автодора. Материалы к этому номеру направляйте с соответствующей пометкой.



Отряд трактористок на работе

Фото Тамбовского

ВОВЛЕЧЕМ ЖЕНЩИН В АВТОДОР

ПО КОЛИЧЕСТВУ вовлеченных в работу женщин из всех добровольных обществ Автодор занимает последнее место. Громадное развертывание работы, вовлечение сотен тысяч трудящихся в Автодор, все это идет пока исключительно по мужской «линии».

Президиум Совета общества указывал, что ближайшей задачей Автодора является вовлечение молодежи и в особенности женщин в работу.

Эта директива, к сожалению, не встретила на местах почти никакого отклика. Автодор как был, так и остался «мужским» обществом.

Сам Центральный Совет очень мало сделал для того, чтобы вовлечь женщин в свою работу, и на заседаниях Совета, как и президиумов крупнейших отделений, кроме стенографистки, других женщин не встретишь.

Может быть, действительно для женщины в Автодоре нет работы? Может быть, работа женщины за рулем машины, или на дорожных работах — утопия, которая никогда не осуществится?

Ничего подобного! Опыт Западной Европы и Америки, а еще лучше наш собственный советский опыт, показывает, что женщина, сидящая за рулем автомобиля или трактора, справляется со своей задачей нисколько не хуже, чем мужчина. Особенно показателен пример тех женщин-батрачек, которые опытной рукой ведут трактор в некоторых наших совхозах и колхозах. Женщины-трактористки показали себя чрезвычайно аккуратными водителями, вдумчивыми механиками. Трактор, за которым ухаживали женщины, меньше ломался, был аккуратнее смазан и давал более высокую производительность... Портреты женщин-трактористок не раз украшали страницы нашей печати. Женщина на тракторе скоро станет обычной частью сельского пейзажа.

Женщина за рулем автомобиля, а тем более женщина — водитель машины общественного пользования — такси или автобуса, для нас пока небывалое явление. Если это еще кое-как было терпимо при нашем нищенском автомобильном парке, то при бурном развертывании автомобилизации Союза женщина должна занять свое место за рулем машины так же, как она занимает его в других отраслях общественной и хозяйственной жизни страны.

Перед обществом Автодор и перед каждой его ячейкой в отдельности стоит задача подготовить женщин для автомобилизации Союза.

Общество Автодор должно в ближайший период вовлечь не менее 25% женщин к общему числу своих членов. Автодор должен массовой агитацией разбить вековой предрассудок, что женщине не место за рулем трактора и автомобиля, что это «мужское дело».

Женщина — трамвайный вагоновожатый в свое время возбуждала не меньшее недоверие к себе, чем сейчас женщина-шофер автобуса.

И все же по трамвайным путям прекрасно движутся трамваи, управляемые женщинами, и мы не слышали, чтобы количество несчастных случаев от этого увеличилось.

Мы нисколько не сомневаемся, что женщины будут участвовать в автомобилизации страны наравне с мужчинами и поэтому женщины должны также активно участвовать в работе общества, содействующего автомобилизации.

8 марта, в Международный день работниц мы пробуждаем активность все новых и новых слоев трудящихся женщин и в этот день особенно чувствуется отсутствие женщин в автодоровском движении. Мы верим, что в ближайший период работы общества сотни тысяч трудящихся женщин заполнят его ряды, принеся с собой новую волну творческой работы и энтузиазма.

Н. Беляев

РЕДАКЦИЯ НАПОМИНАЕТ

читателям „За Рулем“, что вопросный листок 1 заочной конференции, помещенный в № 5 „За Рулем“, следует немедленно заполнить и прислать в редакцию.

ПОМОГАЙТЕ РЕДАКЦИИ УЛУЧШАТЬ ЖУРНАЛ

ЧТО МЫ СДЕЛАЛИ за ГОД

Письмо из Харькова

ХАРЬКОВСКИЙ окравтодор за год довольно широко развил свою работу. Им втянуто в Автодор свыше 40 000 членов, охвачены крупные городские предприятия и в 24-х районах округа организованы отделения. В округе создано до 500 ячеек, при чем некоторые насчитывают до 1 000 человек (заводы ВЭК, ХПЗ и др.).

Работа по популяризации идей Автодора, по дальнейшему втягиванию трудящихся в его ряды с каждым месяцем ширится.

Харьковский окравтодор при содействии местного исполнительного комитета организовал массовое обучение членов Автодора автомобильному делу. Исполком содействовал получению старых автомашин, (ячейкам передано до 60 штук). В настоящее время работает до 100 кружков и курсов по автоделу, при крупных ячейках курсы насчитывают по 200 чел. и имеют автомобили, мотоциклы и автотренажеры. Всего обучается до 4 300 чел. Обучение дало ряд положительных результатов: выпущены не только любители, но и профессионалы-водители.

В некоторых районах организованы тракторные курсы для выпуска рулевых-трактористов по соглашению с коллективизированными хозяйствами.

Для подготовки дорожных кадров при содействии окрисполкома удалось добиться ассигнований на обучение дорожных старост. В 6 районах Харьковского округа организованы курсы из расчета — один староста на сельсовет. Поставлен вопрос о подготовке десятников и дорожных техников.

По периферии Харьковским Автодором роздано до 4 000 веломашин (завода им. Петровского), из которых около 3 000 штук — на льготных условиях — скидка и кредит от 4 до 6 мес.



Кружок автодоровцев Харьковского завода „Серп и Молот“ за учебой

В виду крайнего недостатка литературы и др. пособий для кружковых занятий, окравтодор открыл мастерскую наглядных авто-тракторных пособий, которыми снабжает не только округ, но и весь Союз; на-днях открывается производство автотренажеров. Выпущена инструкция к „Фордам А“ и „АА“, намечен еще целый ряд изданий.

В области авто-мотоспортивной работы ок-автодор провел целый ряд пробегов на дистанции от 300 до 3 000 км. Пробеги дали ряд ценных материалов для автостроительства и сильно увеличили кадры рабочих-спортсменов.

Общественные кампании (воскресники, субботники, дерево-обсадка, постройка опытных участков дорог, ремонт мостов и пр.) значительно сдвинули и сельскую общественность.

Часть районных отделений Автодора получила освобожденных секретарей, что сильно оживило работу.

Мы организовали кампанию по сбору средств на приобретение „Фордов“, что значительно оживило работу Автодора. Собрано до 100 000 рублей, которые переданы в Центральный Совет Автодора. Однако, эту кампанию пришлось приостановить в виду неполучения автомашин от Центрального Совета.



Харьков. Церковь, превращенная в автомобильный клуб

Представляет интерес постройка аэросаней в Харьковском округе. Некоторые крупные ячейки уже почти заканчивают постройку аэросаней своих собственных конструкций, так как добиться получения чертежей из Москвы нам не удалось.

Заканчивается постройка мотоцикла своей конструкции (одноцилиндрового) дешевого и доступного для изготовления.

Большое внимание мы уделяем автосборочному заводу в Харькове Укртремасса (собравшему уже свыше 100 „Фордов“) и созданию центральных ремонтных мастерских. В последнее время окравтодор организовал тракторную секцию для содействия тракторостроению и подготовки кадров трактористов-водителей из бедняцкого селянства.

Пленум окравтодора ассигновал 80 000 руб. на переоборудование б. церкви, переданной по постановлению окрисполкома и ВУЦИК в распоряжение окравтодора. К 1 мая предпола-

гается здесь открыть автоклуб. При клубе будут организованы курсы шоферов, трактористов и дорожников с оборудованными классами, авто-тренажной станцией, психотехнической лабораторией, автотракторным музеем, постоянной дорожной выставкой, кино-залом, библиотекой и пр.

Организация этой станции-клуба даст возможность лучше обслужить город и пропустить целый ряд ячейковых автокурсов через тренажную станцию и гараж. При клубе будет работать консультационное бюро по техническому анализу автомашин, составлению смет на ремонты и пр. и экзаменационная комиссия.

Мы надеемся, что при большом общественном интересе трудящихся и содействии окрисполкома и др. организаций, идеи Автодора получат еще большее распространение в нашем округе и задачи общества будут осуществлены.

А. Саламатов

ТРАКТОРЫ из ОТБРОСОВ

ТЫСЯЧИ тракторов за утиль! Никому ненужные отбросы дадут нам тракторы!

— Сдавайте утильсырьё!

Эти лозунги неслись первого марта с довольно необычных трибун — машин и мотоциклов Автодора, выехавших на улицы Ленинграда, чтобы провести агитационную демонстрацию по сбору утиля.

Автодоровские коллективы предоставили в распоряжение штаба, созданного при областном отделении Автодора, свои автомобили и мотоциклы. Была дана директива всем автодорцам принять в этой кампании самое деятельное участие не только по месту работы, но и по своим Жактам.

Первого марта с двенадцати часов утра и до сумерек, преимущественно по рабочим окраинам, носились разукрашенные лозунгами машины. Участвовало около сорока единиц, и длинная вереница их стройно растягивалась по улицам. Командорская машина то ехала впереди, то вертляво крутилась вдоль этой шеренги, и когда она отъезжала со своего главенствующего места позицию занимал большой грузовик с возвышающейся массивной фигурой человека, сплошь увешанный лозунгами, плакатами и декорированный образцами утиля — тряпками, бутылками, обрезками кожи.

После двухчасовой езды колонна машин разделилась: часть пошла в Выборгский, Петроградский районы, часть в Василеостровский,

Володарский, часть в Московско-Нарвский и Центральный.

Около одного из заводов — митинг, летучка. Оратор коротко докладывает о задачах этой кампании, раздает листовки, плакаты.

— Как! Из бутылок ты трактор сделаешь? Чудно что-то! — говорила вначале старая работница. Но после разъяснений докладчика она же, собрав около себя небольшой кружок слушателей, уже говорила иначе.

— Помните, когда ходили мы с завода экскурсией? Что мы видели? Видели, как на Зиновьевской из разного тряпья бумагу делают. А разве жалко барахла — меньше пыли дома будет.

Едем дальше...

* * *

Ленинградская областная организация Автодора в кампании по сбору утильсырья принимает самое активное участие. Для руководства работой избран штаб.

Автодоровские коллективы предоставляют в распоряжение штаба свои автомобили и мотоциклы, которые будут брошены на перевозку утиля из Жактов на базы. По коллективам распространяется соответствующая литература.

Кампания проводится под лозунгом: „Тысячи тракторов за утиль!“

Центральный клуб Автодора мобилизовал мотоциклистов и наметил контрольные объезды районов.

Ленинград

Е. Калинина



Ленинград. Отряд автомашин и мотоциклов по сбору утильсырья перед пробегом по городу



Моторизация английской армии. Тягач с противотанковой пушкой на неровной местности

Б. ИОНОВ

КРАСНАЯ АРМИЯ должна быть МОТОРИЗОВАНА

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ тяговой силы механического двигателя для военных целей является предметом широчайшей дискуссии и опытных поверок почти во всех армиях мира. Еще в период войны 1914—18 гг. механический двигатель получил общее признание. Опыт использования механического двигателя в последней империалистической войне, бурный рост автопромышленности и наличного автотранспорта в послевоенные годы стали причинами широкой постановки вопросов моторизации и механизации армий.

Под моторизацией принято понимать замену в военном транспорте лошади механическим двигателем внутреннего сгорания. Механизация армии — это нераздельное соединение моторного транспорта с оружием боя — танком, автобронемашинной, самоходной артиллерией. Вытеснение лошади мотором в транспортной военной службе обуславливается следующими сравнительными преимуществами мотора: 1. Неуязвимость от газов. 2. Большая величина переходов и скорости движения. 3. Меньший штат людей для обслуживания. 4. Возможность движения на поле боя (при бронировании). 5. Длительность усилия (выносливость). 6. Экономичность питания по весу, объему, цене. 7. Лучшая маскированность. 8. Неуязвимость от всех видов огня. 9. Проходимость по дорогам и бездорожью. 10. Боевая устойчивость (подверженность страху, впечатлительность). 11. Лучшее управление движением. 12. Независимость от данных погоды. 13. Большая грузоподъемность.

Правда, лошадь имеет свои преимущества: 1. Гибкость передвижения по пересеченной местности и сознательность усилия (напр., чтобы вытащить повозку). 2. Беззвучность передвижения. 3. Взаимозаменяемость средств передвижения и наличие большого резерва (напр., лошадей для орудий выпрягать из зарядных ящиков). 4. Возможность движения вместе с пехотой (одинаковая скорость).

Многие из преимуществ мотора перед лошадью сохраняют силу и в мирной жизни. Автомобиль и трактор в войну 1914 г. были использованы для

подвоза продовольствия, огнеприпасов и другого боевого имущества, для перевозки целых воинских соединений, включая и дивизии, а также для перевозки легкой (75 мм) полевой артиллерии.

Сейчас предположено ввести целиком моторизированные и механизированные войсковые соединения, т. е. части со своим штатным автотранспортом, могущим перевозить всю часть, богато насыщенную танками, бронемашинами, самоходной артиллерией (бронированной и небронированной) и мотоциклами. Успех не одной операции армий Антанты (особенно Верденской) был обязан моторизованному транспорту. Французский исследователь и военный историк генерал Камон, в итоге изучения Марнского сражения приходит к выводу, что поражение немцев объясняется главным образом недостатком автомобильного транспорта.

О масштабе использования в войне 1914 г. автотранспорта можно судить по его наличию в конце войны.

В американской армии — 40 000 машин, английской — 45 000, французской — 95 000, германской — 70 000, русской — 31 213 автомашин и 13 000 мотоциклов.

Чрезвычайно сильный рост автотранспорта за последние десять лет, широчайшее внедрение автомобиля в мирный обиход открывают новые возможности в моторизации армии. В данное время конструктивно удалось (гусеничным ходом и пневматической многоколесностью — 3 и 4-осных автомобилей) разрешить вопрос о более повышенной проходимости автомобиля в сравнении с конской тягой.

Многоколесные автомобили, уступая гусеничным в способности преодолевания тяжелого профиля пути, значительно превосходят их по скорости движения. На маневрах англо-индийской армии в 1928 г. на северо-западной границе Индии, современные шестиколесные грузовики безотказно проходили по непреодолимым для конского

транспорта путем. Вот почему за последние два года все империалистические государства решительно внедряют шестиколесные автомашины и в гражданскую жизнь. В частности, Польша при создании своей автопромышленности и увеличении в стране автотранспорта, успела сделать многое. За последнее время Польша усиленно ввозит шестиколесные шасси „Татра“ из Чехо-Словакии, где они получили первую премию.

Несмотря на нашу политику мира, мы знаем, что всякое ослабление нашей боеспособности увеличивает возможность интервенции, а уси-

ление боеспособности (помимо других факторов) удлиняет „передышку“.

Бороться успешно с капиталистическим противником можно только при наличии сильно моторизованных и механизированных частей. В строительстве наших вооруженных сил, подготовке обороны мы не можем пройти мимо проблемы моторизации.

Наши программы индустриализации, наш план строительства и его темпы создают реальную уверенность в том, что в насыщении Красной армии техническими средствами мы не отстанем от уровня наших противников.

ДОРОГИ и АВТОМОБИЛИ во ВСЕМ МИРЕ

Фордовские заводы посещают ежегодно 500 тысяч человек (эта цифра относится только к заводам Форда в Детройте). Посетители приезжают со всего мира. Наибольшее количество посетителей отмечено за лето 1929 г. В это время заводы ежедневно осматривали 1300—1600 человек; был день, когда заводы посетило до 8000 чел. Специальный штат направляет ежедневные потоки разнообразных посетителей, приезжающих смотреть достижения современной техники.

Америка предоставляет Финляндии заем на дорожное строительство. Предположено в течение 6 лет построить 3368 км дорог стоимостью в 1367 млн. финских марок.

В Стамбуле (Турция) закончена постройка сборочного завода Форда. Первые 20 собранных машин выставлены в одном из автомагазинов.

Новый „Форд“ 1930 г. конструктивно остался без изменений. Переделки касаются только внешней формы. Радиатор сделан несколько выше, а крыша — ниже. Размеры шин увеличены. Все никелированные части заменены нержавеющей железом.

Экономический кризис в САСШ отразился также и на автомобильном производстве. Выпуск легковых машин в ноябре упал до 169 300 шт. вместо 324 440 в октябре.

Автомобильный парк Берлина увеличился в 1929 г. на 15 тыс. машин, из которых 10 069 (67%) иностранных. На 1 февраля 1930 г. общее количество автомашин перевалило за 100 тыс.

Цены на автомобильные шины поднялись в Америке на 15—20%.

Автомобильная индустрия Англии завела специальную черную доску для тех торгующих фирм, которые, соблазнившись высоким комиссионным вознаграждением, продают американские машины.

Автомобильные кражи растут с каждым днем. В Берлине недавно за одну ночь украдено 10 автомобилей. Повидимому полиция бессильна бороться с вполне организованными шайками. Лондон не отстает от Берлина. Полисмены там в виде опыта имеют особые бомбы, снабженные ярко светящейся жидкостью, которая смывается только специальным химическим составом. Такую бомбу полисмен бросает вслед автомобилю; по оставшимся на нем несмываемым следам эту машину легко отличить от остальных.

Шведский инженер М. Гессельман недавно изобрел двигатель, работающий на неочищенном керосине. Для эксплуатации этого нового изобретения уже организована англо-шведская компания с капиталом в 5 млн. крон. Это изобретение, повидимому, может произвести целый переворот в автомобильном деле.

Римские колесницы, запряженные мотоциклами, на арене спортивного стадиона — таковы причуды пресыщенной буржуазной публики на Западе. Гонки на смертоносную скорость уже недостаточно щекочут нервы зрителей и организаторы пытаются дополнить опасность необычайной театральностью оостязаний



АВТОТРАКТОРНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА

ТРАКТОРНЫЕ и автомобильные обязательства — один из методов автомобилизации и тракторизации страны. Уже тот интерес, который возбуждают эти обязательства среди рабочих и особенно колхозников, обеспечивает им блестящую будущность. Со всех концов Союза потянулись запросы о том, как можно на эти обязательства записаться; поступающие заявки уже теперь свидетельствуют, что обязательства не только будут покрыты на все 100%, но их придется возобновлять, чтобы удовлетворить растущий спрос.

Первыми были выпущены „тракторные обязательства“, выпуск которых был разрешен правительством 30 декабря 1929 г. Обязательства эти выпущены на 50 миллионов рублей, — размер задаточных сумм на тракторы Сталинградского и Путиловского заводов и частью на импортные, — общей суммой в 132 миллиона рублей. Обязательства эти разделены на две серии. Первая серия авансов составляет 26 миллионов рублей и представляет 40% стоимости тракторов. Вторая серия авансов выпущена на 24 миллиона рублей и представляет собой 35% всей стоимости тракторов.

Эти обязательства гарантируют подписавшимся на них колхозам получение заказанных тракторов в твердо обусловленные сроки и обеспечивают заказами молодую тракторную промышленность, которая с первых же дней начинает работать на определенного потребителя — колхозы. Это, кроме того, связывает колхозы и тракторные заводы нитями взаимной заинтересованности и содействия.

Размещение тракторных обязательств исключительно по производящим районам началось в конце января через отделение Госбанка по плану Наркомзема. Сейчас мы можем уже сообщить о ходе реализации этих обязательств на 21 февраля.

По колхозам РСФСР было намечено распределить обязательств на 23 миллиона рублей. На 21 февраля эта сумма по РСФСР уже покрыта целиком. Любопытно, что разные районы не в одинаковой степени стремились обеспечить себя во время обязательств. Впереди всех идет Татария, которая реализовала обязательств на 195% предполагавшейся суммы, за ней Средняя Волга — 171%, Северный Кавказ — 100%. Хуже всех реализовали обязательства Иваново-Вознесенск — 1%, Ленинградская область — 2%, Бело-

руссия — 8%, Украина — 27%, Московская область — 75%. Малый процент реализации в некоторых местах на 21 февраля объясняется поздним поступлением на места обязательств. Ряд областей только начал развертывать кампанию по размещению обязательств. ВАТО заявило, что

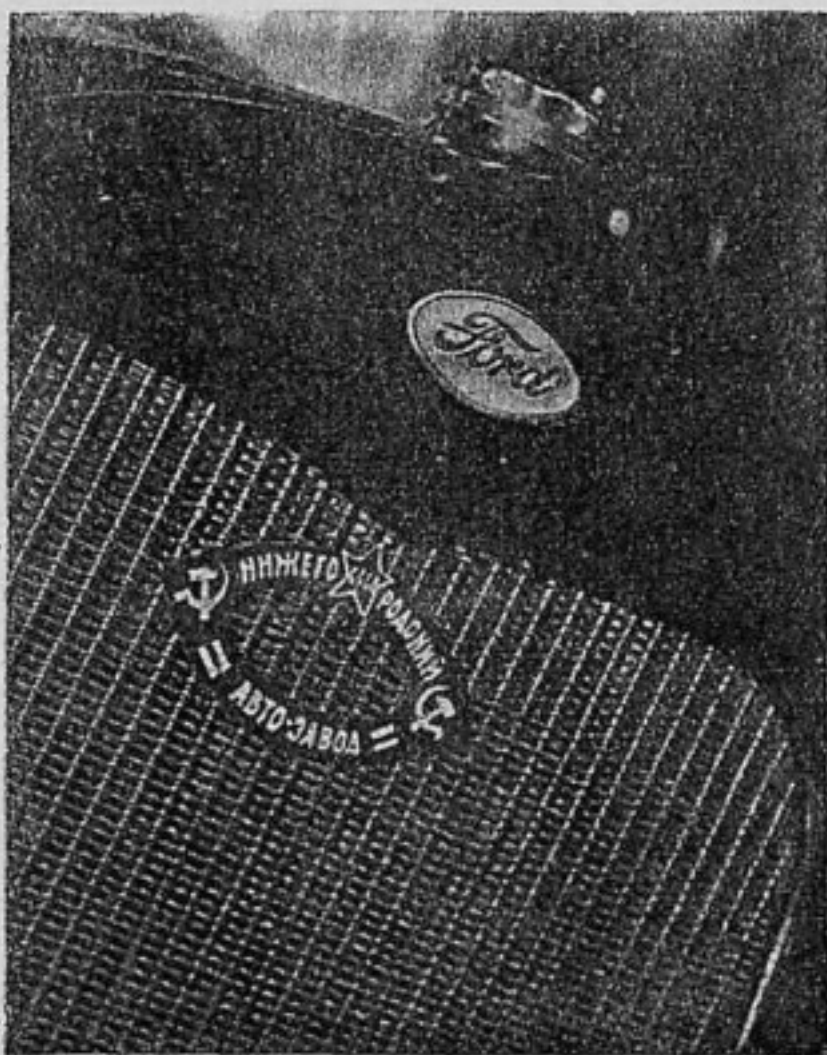
если в ближайшее время реализация обязательств в некоторых областях задержится, то они будут переброшены в те области и районы, где спрос на них не удовлетворен. Судя по общему темпу и сумме реализации на 21 февраля (составляющей уже 26 миллионов рублей), есть все основания полагать, что размещение тракторных обязательств закончится до намеченного срока (1 апреля этого года).

Второй заем, под названием „заем тракторизации сельского хозяйства“, является выигрышным займом и разрешен постановлением правительства от 13 февраля 1930 года. Заем этот выпущен на сумму в 25 миллионов руб. облигациями ценностью по 5 руб. каждая. Заем этот включает 3 тиража

выигрышей. В каждом тираже 30 тысяч выигрышей по 50 руб. каждый. Эти облигации целиком идут на уплату за утильсырье, предназначенное для вывоза за границу в обмен на тракторы. С выпуском этих облигаций начинается широкая кампания по сбору утильсырья в колхозах, которые получают взамен дополнительное количество тракторов. Это количество будет целиком зависеть от успеха сбора утильсырья в каждом колхозе.

Облигации „займа тракторизации сельского хозяйства“ передаются правлением ВАТО через Госбанк госторгам республик и их областным конторам. Этими облигациями конторы и отделения госторгов будут оплачивать собранное колхозами утильсырье. Генеральный договор с Госбанком ВАТО уже заключило. Требования на облигации „займа тракторизации сельского хозяйства“ превысили ожидания. Сейчас идет распределение облигаций по районам и организациям через отделения Госбанка.

Выпуск первых автомобильных обязательств под названием „Автомобильные обязательства под автомобили производства 1929/30 г.“ имеет в виду удовлетворить острую нужду растущих колхозов в механизированном транспорте. Этот выпуск рассчитан на снятие для колхозов „первого урожая“ автомобилей Нижегородского автозавода. Его



автомобильные обязательства включают две серии: серия легковых „Фордов А“ и серия „Фордов АА“— грузовиков.

Первая серия включает 500 обязательств, каждое стоимостью 1950 рублей (продажная цена легкового „Форда“). Вторая серия включает 2 500 обязательств, каждое стоимостью в 3 000 рублей (продажная цена грузовика „Форд АА“). Таким образом, обязательства размещаются на 500 легковых машин общей стоимостью в 975 тысяч рублей и на 2 500 грузовиков общей стоимостью в 7 500 тысяч рублей. Общая сумма обязательств составит, таким образом, 8 475 т. руб.

Автомобили будут выданы держателям обязательств с 1 мая по 1 октября 1930 года. Заявки на эти автомобили превышают выпуск. Чтобы этот „первый урожай“ попал действительно в колхозы,— размещение обязательств на него передано Наркомзему, а реализация — соответствующим отделениям Госбанка. Договор ВАТО с Госбанком заключен и подписан. Госбанк дал телеграфное распоряжение соответствующим отделениям о продаже этих обязательств колхозам.

И, наконец, мы имеем, выпуск автомобильных обязательств для организованного населения — рабочих и служащих.

Они разделяются на „обязательства на легковые автомобили“, стоимостью по 1 850 рублей

каждое и на обязательства „на грузовые автомобили“, стоимостью по 2 800 рублей каждое. Эти обязательства выпускаются на сумму 31 785 000 рублей сроками на 1, 2, 3 и 4 года с рассрочкой платежа поквартально (каждые три месяца).

Первый выпуск обязательств на сумму 10 595 000 рубл. будет рассрочен и погашен в течение 1931 года; второй выпуск также на 10 595 000 р.— в течение 1931 и 1932 гг. Третий выпуск на 5 297 500 р. будет рассрочен и погашен в течение 1931 и 1933 г.г., а четвертый выпуск также на 5 297 500 рубл.— в течение 1931, 1932, 1933 и 1934 гг. Каждый из первых двух выпусков состоит из 2 700 обязательств первой серии (легковые автомобили) и из 2 000 обязательств второй серии (грузовые автомобили). Каждый из двух последующих выпусков состоит из 1 350 обязательств первой серии (легковые автомобили) и из 1 000 обязательств второй серии (грузовики).

Продажа этих обязательств будет производиться отделениями Госбанка всем желающим. Покупки могут быть коллективные и персональные. По предъявлении полностью оплаченного обязательства, ВАТО обязано, не позже 3-х месяцев, выдать держателю автомобиль.

Спрос на эти обязательства велик, и есть все основания предполагать, что они будут размещены в кратчайший срок.

ПОМОЖЕТ ЛИ это ВНЕДРЕНИЮ АВТОТРАНСПОРТА?

ПРЕЗИДИУМ Московского совета постановлением от 3 декабря 1929 г. увеличил на 20% ставки местного налога на автотранспорт. Таким образом, налоговая стоимость силы легкового автомобиля для 1930 г. повышена с 16 руб. в год до 20 руб., а грузового — с 8 до 10 руб.

Мы полагаем, что такая „покровительственная“ система обложения вряд ли будет содействовать широкому внедрению автотранспорта в народное хозяйство. Наступил момент, когда нужно серьезно подумать не об увеличении, а о резком снижении накладных расходов на эксплуатацию авто-

руют нам современные размеры накладных расходов. Нужно прямо сказать, что они могут замедлить развитие автотранспорта и дискредитировать это дело, на котором по справедливости основаны рост и развитие народного хозяйства. Небольшие налоги и накладки на приобретение и эксплуатацию автомобиля, по отдельным статьям, в общей сумме настолько повышают общую его стоимость, что могут в некоторых случаях сделать применение автотранспорта не только маловыгодным, но даже убыточным.

Таблица ярко показывает, насколько печально идет у нас продвижение автомобиля в массы. Таблица построена на сравнительных цифрах

	Количество машин на 1 января 1929 г.	Средняя стоимость машин-но-км легк. автомобиля	Средн. стоим. тонно-км груз. автомобиля	Размеры разных наклад. расх. на автотранспорт
Соединенные Штаты.	26 294 624	12—13 коп.	16—22 коп.	42 р.
Германия	519 100	28 „	28—36 „	210 „
СССР	22 000	30—60 „	47—65 „	в среднем от 900 до 1 250 р.

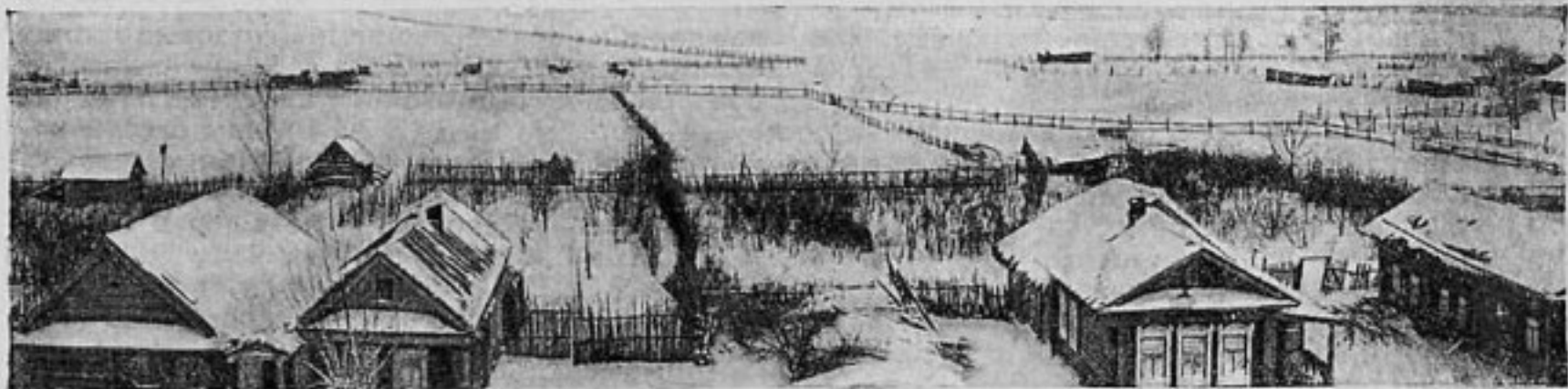
мобилей. Автомобилизация Союза, развитие автостроения и продвижение автомобиля в сельское хозяйство, низовую кооперацию, промышленность местного значения и пр. возможны только при том неременном условии, если покупная цена автомобиля и стоимость содержания его будут наиболее низкими, а качество машин наиболее высоким.

Достаточно взглянуть на помещаемую здесь сравнительную таблицу, чтобы понять о какой серьезной опасности сигнализи-

эксплуатации транспорта в странах, где наиболее развито его применение.

Цифры этого сравнения говорят за себя и требуют обратить самое серьезное внимание на удешевление эксплуатации автомобилей в Советском Союзе.

К большому сожалению следует также отметить, что постановление Президиума Московского совета вынесено без согласования с Главдортрансом РСФСР и обществом Автодор.



Территория будущего автогиганта

Фото А. Шайхета

НА ФРОНТЕ АВТОСТРОИТЕЛЬСТВА

Сводка семнадцатая

Приход новых работников внес значительное оживление в темпы жел.-дор. строительства. — Грызня между Автостроем и Металлостроем не ослабевает. Общий ход подготовительных работ на строительстве попрежнему весьма плачевный. — Общественная работа никуда не годится, ударники ничего не делают и декларации ударных бригад остаются на бумаге

НА ГЛАВНОЙ линии от завода „Двигатель Революции“ до Доскино земляные работы по основному Нижегородскому заводу, искусственные сооружения и укладка пути выполнены на все 100%. По ветке Гавань на Оке (площадка автозавода) земляные работы также совершенно закончены.

Приход новых работников внес значительное оживление в темпы железнодорожного строительства. С первого марта можно будет пользоваться ст. Доскино для пропуска составов с баластом и приемки грузов (с опозданием на 80 дней). Всего по транспорту на 1 марта выполнено 33% работ на общую сумму 900 тысяч рублей.

По восточному поселку выстроены и заселены полностью 27 бараков; оканчивается сооружение еще 10 бараков, общежитие для служащих ЦРК, зимняя столовая на 400 чел. в одну смену, баня-прачечная, амбулатория с аптекой; там же закончены универмаг и проходной пункт. Всего по восточному поселку сделано 43% работ. Несколько хуже обстоит дело в западном поселке, где все работы выполнены на первое марта лишь на 7% (только начинают сооружать бараки для рабочих).

Попрежнему из рук вон плохо идет электрификация — всего выполнено работ на 10%; по линии на 2000 км сделана лишь разбивка трассы, а сеть низкого напряжения только на 12%. Еще хуже идут работы по водопроводу и канализации, которые в общем выполнены лишь на 8%. Пробурено 8 скважин, но они не оборудованы фильтрами и трубами; выкопано три колодца, что явно недостаточно для огромной площади автогиганта.

Погрузочно-разгрузочные работы производятся по мере прибытия материалов; всего выполнено работ на 1 813 000 рублей — 44% работ, которые должны быть закончены до 1 мая с. г. и 30% всей программы работ

в 6 079 тысяч рублей. На всех работах к 1 марта было занято 4 022 рабочих и 464 служащих.

Необходимо отметить следующее обстоятельство, вызывающее затруднение в ходе подготовительных работ. Сверх поступивших на работы 27 км рельс идет отгрузка 8 км старогодних рельс. Последние отгружаются частями по 50—100 штук с разных мест, что сильно затягивает выполнение наряда; кроме этого встречаются большие затруднения с получением креплений.

На Лесосиндикат возложено обязательство обеспечить строительство лесом, но он очень плохо этим делом занимается. Отпуск леса намечается из Арзамаса и Н. Котельнича — и то в недостаточном количестве. Совершенно необходимо закрепить всю продукцию пиломатериалов и завода „Новая Сосна“ (Нижний-Новгород) за автозаводом, что обеспечит бесперебойность работы и устранит расходы по перевозке леса из других городов. Лесной вопрос требует энергичного вмешательства высших органов для получения остального фонда лесных материалов за первое полугодие.

Вызывает большое опасение своевременное получение импортного оборудования для механизации строительных работ на автозаводе. Здесь требуется срочное и реальное содействие ВАТО. Также неблагополучно с передачей Металлострою фондов на металлы.

Потребность в цементе на первое полугодие (до 1 мая) в 50 000 бочек обеспечена пока лишь в количестве 35 000 бочек. Необходимо содействие высших органов для получения остального фонда. Нужно ускорить разрешение вопроса об обеспечении строительства недостающим кирпичем (13,5 млн. штук), который намечен на отгрузку Нижакторгом за счет выработки промысловой кооперации.

Разработка и отгрузка бута сильно замедляются из-за неподачи вагонов, загруженности Нижегородской станции и, главное, вследствие полной необеспеченности рабочих продовольствием. В связи с этим, возбуждено ходатайство перед ЭКОСО о приравнивании рабочих нерудоископаемых к лесозаготовительным рабочим.

* * *

В итоге по основному автозаводу на март стоят четыре ударных задачи, которые нужно во что бы то ни стало выполнить.

Технадзор Автостроя требует увеличить темпы завоза строительных материалов в 5 раз: нужно завозить ежедневно не 50 вагонов, а 250 вагонов (100 со стороны Канавино и 150—со стороны Доскино). Материалов для основного строительства на территории завода имеется пока очень мало; так из количества, необходимого к 1 мая: лесоматериалов почти нет (все что доставляется, расходуется на подготовительные работы); бутового камня—50%; песку речного—250%; кирпича—250%; гравия и цемента—500%. Самое слабое место—бутовый камень. Нужно наладить получение 100 вагонов в день вместо 15 вагонов, которые получают в настоящее время.

Второй ударной задачей на март является постройка новой железнодорожной ветки, западной части северного пути в 5,5 км, ответвления в центр социалистического города. В марте вчерне должно быть проложено 8—9 км. Каждый километр этих новых ж.-д. веток даст 100 000 руб. экономии на гужевых перевозках. Кроме того, нужно увеличить вдвое число работающих паровозов и платформ и, наконец, наладить получение грузов со ст. Доскино.

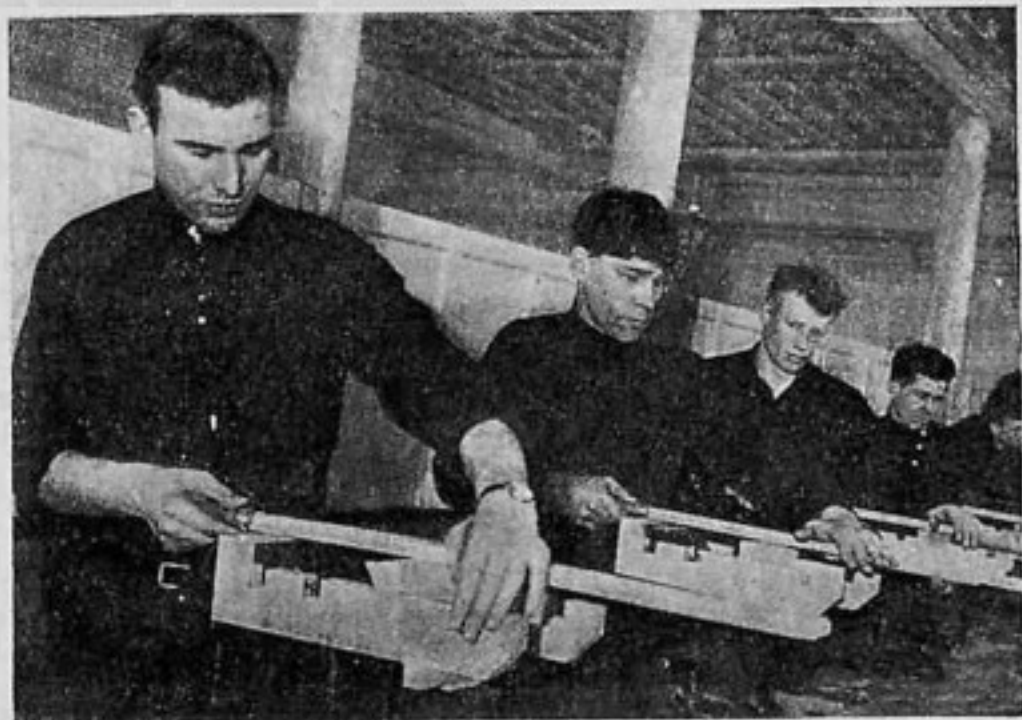
Третья ударная задача—увязать план и производство в части постройки мастерских.

И, наконец, четвертая,—устранить угрозу пожара. Огромные склады, штабели лесных материалов, фанерные поселки рабочих и... ни одной скважины. Два-три колодца, и никаких средств против пожара. Технадзор категорически настаивает на том, что необходимо в ударном порядке осуществить противопожарные мероприятия и ввести военизированную охрану.

* * *

Проектирование города-коммуны автозавода (в Нижнем-Новгороде) поручено Автостроем шести московским организациям: МАО, Вхутеин, Цекомбанк, ОСА, МВТУ и АРУ. Эскизные проекты должны быть готовы в начале марта.

Согласно договора правительства СССР с американской фирмой Остин К⁰ разработка



Нижний-Новгород. Готовят кадры для автозавода

Фото А. Шайхета

детальных рабочих чертежей и техническое руководство самой постройкой поручено той же фирме. Представитель фирмы инженер Кроссби приехал 15 февраля в Москву знакомиться с проектами русских мастеров и ждет заключения жюри, чтобы полученные результаты передать для разработки в Америку. Рабочие чертежи фирмы Остин К⁰ должны быть готовы к 1 апреля, а стройка начнется 1 мая.

Город коммунаров автозавода намечается на территории 1 000 га, из которых под парк выделено 300 га. Весь город рассчитан на 50 000 коммунаров. Сооружение проектируется в первую очередь на 25 000 коммунаров, а город будет строиться в этом году на 1 200 коммунаров.

* * *

Московская автосборочная на 1 марта 1930 года.

По главному зданию продолжается кладка стен из бетонитовых камней и бетонировка перемычек над оконными проемами. Работы ведутся в тепляках, где функционирует временное паровое отопление.

На трансформаторной подстанции заканчивается бетонировка стен, установлена опалубка и уложена арматура перекрытия. Рабочих занято 1 100 чел.

* * *

Значительно хуже по сборочному заводу в Нижнем-Новгороде, где несвоевременная доставка частей из Америки срывает сборку автомобилей. На 25 февраля с конвейера выпущено 97 машин из первой партии в 100 машин. Вторая партия задерживается.

Мы сигнализируем новую опасность на фронте автостроительства и призываем общественное мнение и заинтересованные организации урегулировать создавшееся ненормальное положение.

5 марта 1930 г.

М. Козлов

АВТОМОБИЛЬ-МАЛЮТКА „ДАРТ“

ВОЗНИКШИЙ за последнее время в Соединенных Штатах острый интерес к маленькому дешевому автомобилю вызван стремлением автопромышленности использовать для сбыта абсолютно все слои населения. Но большинство автомобилей этого типа является уменьшенной копией нормального автомобиля со всеми вытекающими отсюда недостатками.

Появление маленького, дешевого автомобиля новой и оригинальной конструкции представляет большой интерес не только для Америки, но и для нас. Таким автомобилем является автомобиль-малютка „Дарт“, что значит по-английски дротик, — так он был назван изобретателем.

В свое время мы уже сообщали о появлении этого маленького двухместного автомобиля, весом только 270 кг, тогда как мотоцикл „Харлей-Давидсон“ с коляской весит около 425 кг, т.е. почти на 40% больше.

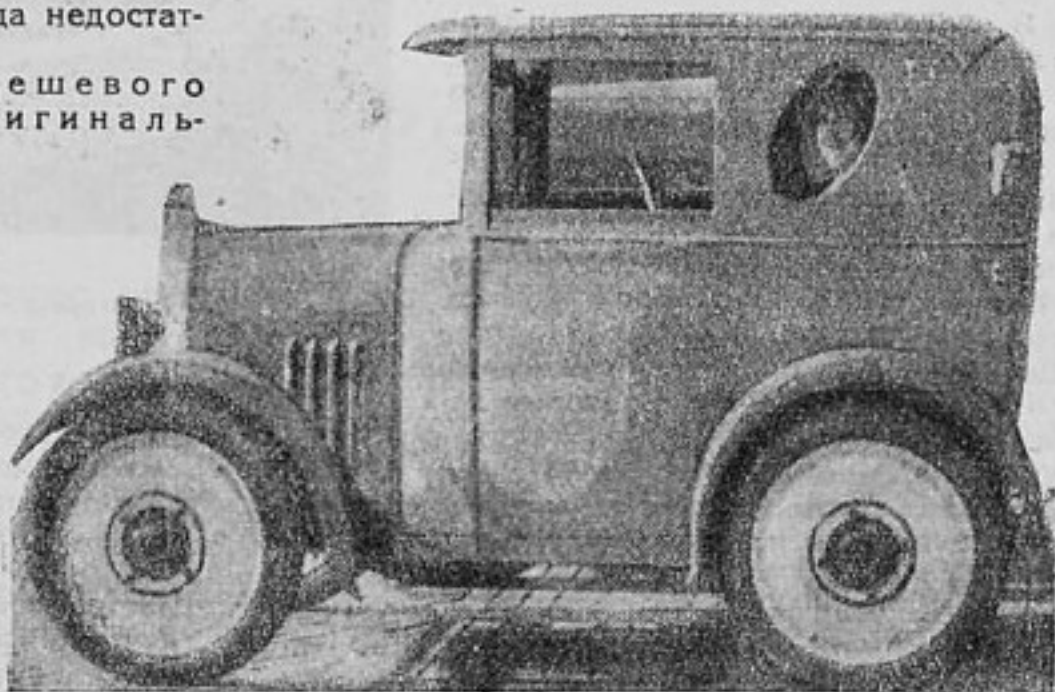
Автомобиль „Дарт“ спроектирован известным американским авиоконструктором Д. Мартином, владельцем авиозавода в Гарден-Сити. Близость изобретателя к авиации отразилась на этом крошечном автомобиле, в основу которого положено конструктивное оформление, взятое из авиационной практики.

Автомобиль-малютка „Дарт“ значительно отступает от нормальной конструкции. Эти отступления имеют целью упростить и, следовательно, удешевить автомобиль.

Основной конструктивной особенностью этого автомобиля является полное отсутствие самостоятельной рамы и осей в обычном смысле слова. Фотографии и рисунки дают некоторое представление о конструкции автомобиля-малютки. Он не имеет рессор и колеса его подвешиваются непосредственно к кузову при помощи резиновых шнуровых амортизаторов, по типу применяемых для подвески колес аэропланов. Такая подвеска позволяет каждому колесу самостоятельно реагировать на неровности пути и уменьшает не „подрессоренные“ массы до минимума. Это обеспечивает чрезвычайную мягкость подвески. Резиновые амортизаторы отлично

выдерживают до 40 000 км пробега. Они легко заменяются в течение двух минут, а стоимость их очень низка.

Подвеска передних колес выполнена очень любопытно (см. рис). На концах стальной трубы А, служащей одновременно

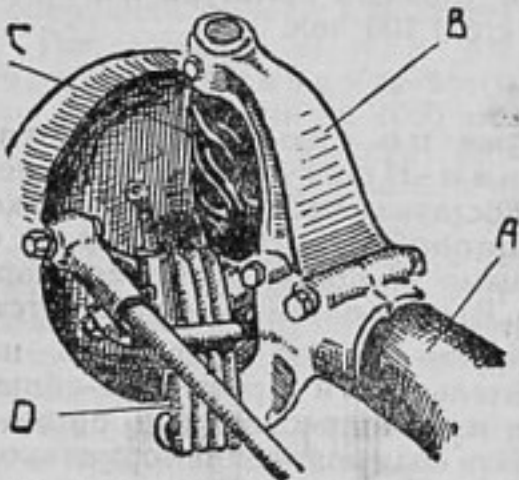


Общий вид автомобиля „Дарт“

поперечиной кузова и передней точкой опоры для мотора, насажена вилка В. При встрече колесом препятствия, поворотная осевая шейка может скользить по вертикальному шпинделю закрепленному в вилке. Шпиндель закрыт специальным кожаным чехлом С, предохраняющим соединение от пыли и грязи. Поворотная осевая шейка и вилка снабжены специальными отростками и связаны шнуровым резиновым амортизатором Д. Таким образом, толчки, получаемые колесом от неровностей дороги, вызывают его вертикальное перемещение, воспринимаясь и поглощаясь растягивающимся при этом амортизатором. После прохождения колесом препятствия, амортизатор, сжимаясь, ставит его в нормальное положение. Управление автомобилем осуществляется при помощи нормального рулевого механизма.

Передача движущей силы мотора производится посредством обыкновенного карданного вала и дифференциала. Картер дифференциала жестко укреплен на нижней части кузова. Полуоси соединены с дифференциалом гибкими резиновыми дисками Харди Д; аналогичные диски имеются в ступицах колес. Задние колеса также подвешены на шнуровых резиновых амортизаторах и могут передвигаться в вертикальной плоскости в специальных направляющих. Здесь мы имеем независимую подвеску колес, но без качающихся полуосей. Все четыре колеса — новой ребристой конструкции.

Автомобиль-малютка снабжен крохотным четырехцилиндровым мотором с воздушным охлаждением. Для получения более интенсивного



Деталь колеса автомобиля, монтированная резиновым авиационным амортизатором

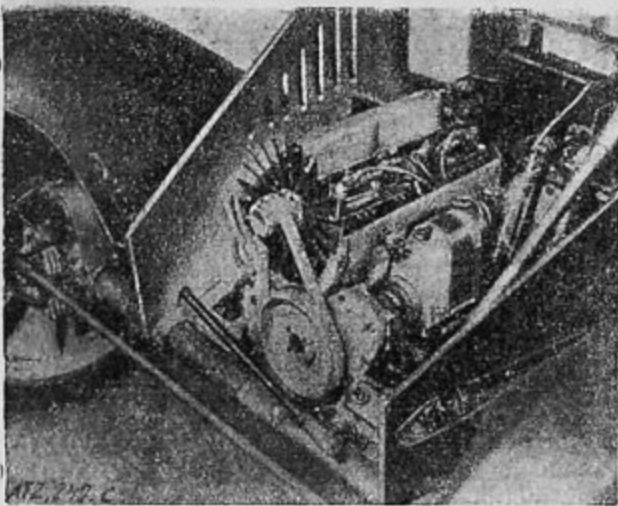
охлаждения, вентилятор и головки цилиндров заключены в специальный кожух, направляющий струю засасываемого вентилятором воздуха непосредственно на цилиндры. Зажигание — от магнето. Для самопуска установлен электро-стартер или механический ножной стартер. Подача топлива — самотеком; бензиновый бак расположен под капотом мотора.

Коробка скоростей — стандартного типа с качающейся кулисой, имеет три скорости вперед и одну назад.

Все движущиеся части, исключая мотора, снабжаются смазкой единственным раз при выпуске с завода, и в дальнейшем на протяжении всей жизни автомобиля-малютки абсолютно не требуют никакой смазки.

Закрытый двух-трехместный кузов предоставляет достаточный комфорт пассажирам.

Автомобиль-малютка „Дарт“ имеет колесную базу только в 1524 см и ширину колеи на 28 см меньше нормальной. Эти незначительные размеры автомобиля чрезвычайно повышают его проходимость.

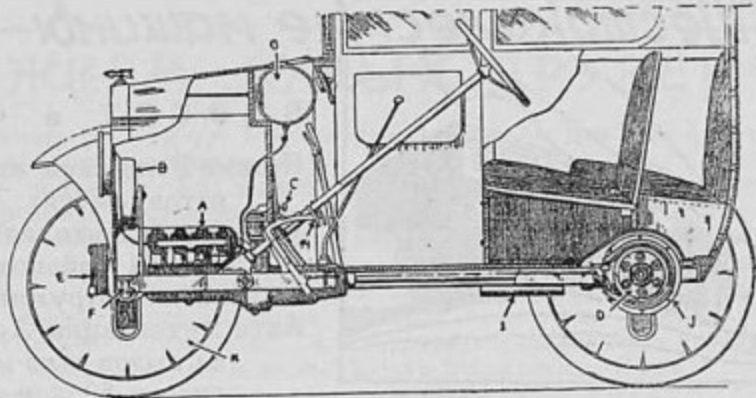


Вид одной из экспериментальных моделей автомобиля-малютки с поднятым канатом; показан мотор с удаленным кожухом; видны вентилятор и головки цилиндров

На испытаниях автомобиль-малютка „держал дорогу“ на скорости около 96 км в час и по плавности хода не уступал большим и тяжелым автомобилям.

При езде по неровному вспаханному полю, отмечено отсутствие изнуряющей тряски, которая обычно, при тех же условиях, сопровождает автомобили, подвешенные на обыкновенных рессорах.

Автомобиль-малютка при сравнительных испытаниях с мотоцик-



Автомобиль-малютка „Дарт“ в разрезе: А. Мотор с воздушным охлаждением. В. Вентилятор. С. Ножной механический стартер. Д. Диск Харди. Е. Резиновый амортизатор. Г. Поперечина кузова, служащая одновременно и передней осью. Г. Бензиновый бак. Н. Педали. I. Глушитель. J. Тормозной барабан. К. Дисковое колесо

лами с прицепной коляской на тяжелых грунтовых дорогах не только не уступает, но и превосходит мотоциклы по проходимости, надежности и скорости движения. Расход горючего составляет только 4,75 л на 1000 км, т.е. почти вдвое меньше, чем у автомобиля „НАМИ 1“.

К конструктивным недостаткам автомобиля-малютки можно отнести наличие дифференциала, отсутствие которого на таком крошечном и легком автомобиле дало бы значительное конструктивное упрощение и еще большее удешевление. В то же время оно чрезвычайно улучшило бы проходимость автомобиля по грязным грунтовым дорогам.

Созданная в Америке автомобильная компания намеревается продавать этот маленький автомобиль по цене около 400 руб. (200 долларов), включая большой, непротаскивающий сыро-сти ящик, который может служить гаражом для автомобиля.

В настоящее время массового производства этих маленьких автомобилей еще нет; построено лишь несколько экспериментальных машин. Компания обещает, однако, начать массовый выпуск автомобилей уже в этом году. Можно с уверенностью сказать, что автомобиль-малютка „Дарт“ позволит снабдить машинной большинство населения Соединенных Штатов.

Проблема малого автомобиля является вопросом чрезвычайной важности для автомобилизации СССР. Полный охват автомобилизацией широких рабоче-крестьянских масс возможен лишь при условии создания легкого, малолитражного, экономичного и дешевого автомобиля.

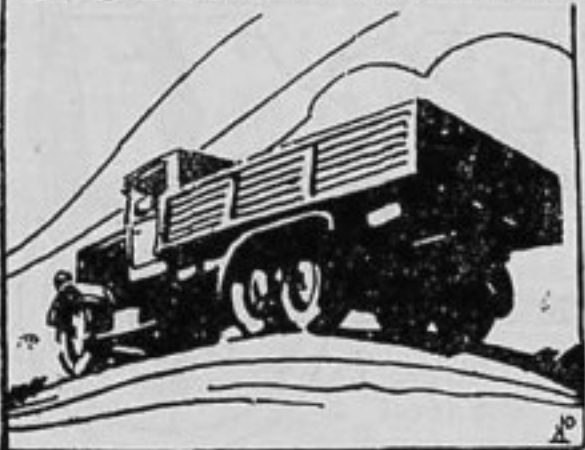
Индустриализация страны требует неотложного разрешения этого вопроса. Мы должны создать свой советский автомобиль-малютку и тем самым ускорить темп автомобилизации.

А. Душкевич

От редакции: Статья т. Душкевича может служить техническим дополнением к дискуссии „Нужна ли нам мотоциклетная промышленность“, помещенной в № 5 журнала „За Рублем“.

Мотоцикл хорошо известен широким массам трудящихся, статья же т. Душкевича дает представление о будущем его конкуренте, мало известном даже на западе — „автомобиле-малютке“.

Шестиколесные машины — Красной Армии!



ВНОСЯТ В ФОНД ПОСТРОЙКИ:

Ниже-Волжское краевое отделение Автодора (Саратов) вносит 704 р. 25 к.

Коллектив Автодора № 404 при государственной публичной библиотеке (Ленинград) вносит собранные среди сотрудников 30 р. 40 к.

Авто-мотосекция Ленинградского „Динамо“ в ответ на вызов авто-мотовелосекции П. С. О. „Динамо“ вносит 50 р. и вызывает автосекции ЦДФК (Ле-

нинград) и автосекцию Центрального клуба Ленинградского Автодора на такую же сумму.

Промыслово-кооперативное товарищество „Крымский шофер“ постановило отработать один день в фонд им. Автодора и вызывает „Крымкурсо“ и „Крымсоюз“.

Шоферы гаража Свердловского облисполкома тт. Орлов, Палымов, Соловьев, Пыхтин, Игнатьев и Сыромятников в ответ на вызов свердловских шоферов вносят 2 проц. ежемесячного заработка в сумме 13 р. вместо 1 проц. и вызывают последовать их примеру шоферов гарнизона ОГПУ, автодвижения ЦРК, почты и др.

„Горкребо“ в Гамбурге (Германия) вносит 145 р. 91 к.

Сотрудники райконторы Акц. о-ва „Стормонг“ в Цецерлике (Монголия) тт. Ситковский П., Томаскина А., Окладникова Н., Игнатьева Г., Золотарев П., Кокдырева П., Кац И., Свердлова К., Попова В., Столбов А. вносят 14 руб.

Шофер Попов Я. Ф. (Новосибирск) вносит 5 руб. и обязуется отчислять в течение 5 месяцев 1 проц. месячного жалования и вызывает тт. Еронины, Гришина, Батрацева и всех шоферов 1-го и 2-го гаражей Автопромторга в Новосибирске и всех шоферов Ленинграда.

Группа рабочих Московского Щепетильниковского трамвайного парка вносит 41 р. 68 к. и вызывает рабочих Русаковского трамвайного парка.

Тов. Тарнопольский, член правления коллектива Автодор з-да „Сими“, гор. Переславль-Залесский на вызов тт. Лежавы, Осинского, Дмитриева и Соловья вносит 5 руб.

Всего с начала кампании поступило 6.219 р. 85 к. и 17 центов.

УКРЕПЛЯЕМ ОБОРОНОСПОСОБНОСТЬ СТРАНЫ

ВМЕСТЕ с трудящимися всего Союза, вместе с широкой пролетарской общественностью Автодор и его низовые организации — городские и сельские коллективы — принимают все меры к укреплению обороноспособности страны путем содействия моторизации Красной армии.

Фонд трехосных машин им. Автодора постепенно растет. Отдельные организации и коллективы горячо поддерживают это начинание, успешно собирая десятки и сотни рублей на первый подарок Автодора Красной армии — отряд шестиколесных автомобилей.

Коллектив Автодора г. Серпухова собрал 400 руб. на шестиколесную машину для ОДВА.

Лабинское отделение Майкопского округа в качестве одной из задач проводимого месячника выдвигает соревнование с Белореченским отделением по ряду показателей, среди которых на первом месте — развертывание сбора средств в фонд моторизации Красной армии. Контрольная цифра — 3 000 руб.

Президиум 1-й Сормовской конференции Автодора собрал по подписному листу 38 руб.

Такие сообщения редакция „За Рулем“ получает ежедневно и в большом количестве. В це-

лом ряде районов сбор протекает в порядке соревнования, энергично, с большим успехом. Но не везде.

Автодорцы Орловского округа, к сожалению, еще никак не могут или не хотят понять значения этой кампании. Ничего не сделано и самим правлением Автодора. Больше этого, как-то в ноябре прошлого года один из рядовых автодорцев внес некоторую сумму и вызвал членов правления и бюро ячейки округа, но до сих пор никто из них на этот вызов не откликнулся.

Нелучше и в Тверском округе. В свое время горячо взялись за дело. По коллективам и райотделениям были разосланы воззвания, но они оказались подшитыми к делам и до сих пор никаких положительных результатов по Твери мы не имеем. Местная газета „Тверская Правда“ совершенно не уделяет места освещению этого вопроса и отказывается помещать вызовы.

Отстающим округам, районам и коллективам надо подтянуться. Отряд шестиколесных машин должен быть создан средствами многотысячной армии автодорцев.

ЧТО ДЕЛАТЬ КРУЖКАМ „ЮНЫХ ДРУЗЕЙ“

АВТОМОБИЛИЗАЦИЯ страны захватила не только взрослых, но и советских ребят. При Центральном доме юных пионеров Хамовнического района организован кружок „Юных друзей Автодора“. Недавно ребята пришли ко мне как члену Московского отделения Автодора, и просили помощи.

Из беседы с ними выяснилось, что в кружке (около 25 чел.), они уже изучили по схематическим чертежам устройство автомобиля и теперь им необходимо иметь настоящий автомобиль, чтобы по настоящему ездить на нем.

Подражая взрослым, которые в первую очередь хотят лишь управлять машиной, ребята тоже хотят „рулить“.

Рулевые нам нужны. Но научиться рулить дело довольно простое. Гораздо труднее подготовить механиков, техников и инженеров.

Я думаю, что игру ребят необходимо направить по другому руслу. Необходимо готовить из них более квалифицированных автомобильных работников.

Предлагаю несколько соображений и задач, которые руководители кружка могут поставить перед ребятами. Думаю, что эти задачи будут интересны как развлечение и в то же время будут приучать ребят к более углубленному изучению вопросов автомобильного передвижения.

Ребята вообще любят копировать взрослых. Игрушки, в громадном большинстве, есть подражание вещам, которыми пользуются взрослые. Игрушки — модели настоящих вещей. Теперь на рынке есть уже модели автомобилей, движущихся при помощи педалей и ног сидящего в автомобиле.

В кружке, с которым я столкнулся, ребята сделали также несколько педальных автомобилей.

Я предложил бы кружкам построить несколько игрушек, очень интересных для ребят и в то же время полезных в смысле постройки других двигателей кроме бензинового.

1-я задача. Возьмите, например, такую игрушку: небольшая картонная лодочка, на ней устанавливается целая скорлупа от яйца с проколотой в ней небольшой дырочкой. В скорлупу наливается вода, а под скорлупу устанавливается небольшая жестяная баночка со спиртом. Спирт поджигают. Вода кипит, бьет в дырочку пар. Если лодочка на воде, то она движется, как настоящий пароходик. Это первый реактивный двигатель. Ведь эта игрушка потом переродилась в ракетный автомобиль.

Почему бы ребятам не взяться построить модель автомобиля реактивного

типа. Такая игрушка была бы для них очень занимательна.

2-я задача. В одном из номеров журнала „Изобретатель“ была помещена задача — „сможет ли лодка, винт которой получает движение от ветряных крыльев, установленных на лодке, двигаться против ветра?“ В одном из последующих номеров был ответ, в котором говорилось, что теоретически движение против ветра в этом случае возможно. Нельзя ли с ребятами попытаться построить игрушку — ветряной автомобиль?

3-я задача. Мотор, действующий сжатым воз-

духом, описан в ряде юношеских журналов. Его применяют в авиомоделизме. Почему бы не построить автомобиль с мотором, действующим сжатым воздухом?

Все эти игрушки сложны по устройству. Они потребуют чтения соответствующей литературы, навыков в обращении с инструментами и материалами, расчетов чертежей и рисунков. Здесь для проработки выдвигается очень много задач, разрешение которых нуждается в изучении законов движения.

Ребята и сами выдвинули свои предложения; может быть многие из них будут абсурдными — похожи на „перпетуум-мобиле“* но чтобы убедиться в невозможности осуществления их нужно проделать огромную и полезную работу. Интересен весь автомобиль, но он дорог и не по карману таким кружкам. Можно довольно дешево добыть хотя бы отдельные части.

Магнето и стартер можно купить за 5—10 руб. Эти две части позволят ребятам производить очень много интересных опытов по электричеству. Знание электричества для настоящего автомобилиста вещь необходимая, поэтому возня ребят с этими частями занимательна и нужна.

Даже продажные игрушечные автомобильчики с пружинным двигателем могут сослужить службу в кружке. Попробуйте, заведя такой автомобильчик, пустить его по гладкому полу и вы увидите, что он плохо трогается с места. Если же в него положить груз, то он берет с места лучше и идет дальше.

Поставьте перед ребятами задачу улучшить автомобиль. Вы проработаете с ними очень важный вопрос сцепления колес с дорогой.

Как видите, еще до удовольствия „рулить“ можно поставить много интересных работ. Все ра-

* „Перпетуум-мобиле“ — вечный двигатель, машина работающая без притока энергии извне, которая неосуществима по законам современной физики.



Будущие автодорожки

боты ребята стараются обычно делать „на практике“, т.е. без предварительной зарисовки и чертежа, без всяких самых элементарных расчетов.

Нужно приучать до начала работ делать зарисовки, чертежи и элементарные подсчеты.

Я полагаю, что о-ву Автодор нужно всемерно притти на помощь кружкам „Юных друзей“ не

только обещаниями и принятием культурного шефства, но и конкретно путем содействия в получении отдельных частей мотора, а иногда даже целых моторов и путем выделения денежных средств на материалы и инструменты. Автодор должен также оказывать содействие кружковцам в поступлении в учебные заведения по автоспециальности.

БОЛЬШЕ ВНИМАНИЯ ПОДБОРУ РУКОВОДИТЕЛЕЙ

СОВЕТСКАЯ общественность в лице Автодора глубоко заинтересована в возможно большем росте автодорожного строительства в СССР. Не только взрослое население, но и дети оказались вовлеченными в автодорожное движение. На местах начали, почти стихийно, организовываться группы и кружки юных автомобилистов и дорожников.

Идя навстречу инициативе ребят, в большинстве пионеров, Центральный Совет Автодора создал специальную секцию для организации детских автодорожных кружков и руководства ими.

Но уже теперь, в самом начале работы, секция испытывает значительные затруднения из-за отсутствия кадров руководителей для кружков.

От руководителя требуется многое. Помимо знания автодорожного дела, он должен быть хорошим общественником, уметь показать ребятам со всей ясностью общественное значение каждой построенной модели, каждого метра отремонтированной кружком дороги.

Сейчас в Москве секция организует ядро руководителей для детских кружков из молодых автомобилистов-общественников. Коллективы и ячейки Автодора на местах, учитывая важность требований, предъявляемых к руководителям кружков, должны выделять на эту работу лучших автодорожцев.

Т-6

ОГНЕТУШИТЕЛИ на АВТОМОБИЛЯХ

ПЛАНЫ автомобилизации СССР уже освещались на страницах печати. Миллиарды рублей будут вложены в это дело в ближайшие годы, а между тем вопросу защиты наших автопромышленных предприятий от пожаров почти не уделено никакого внимания.

Мы хотим здесь остановиться на частном вопросе защиты от огня автомашин. Эти пожары в последнее время приняли довольно большие размеры.

На улицах Москвы большое внимание привлекают плакаты двух фабрик огнетушителей — „Автогон“ инженера Канторовича и концессионного предприятия С. Барунского. Эти аппараты, продаваемые по довольно высокой цене, сопровождаются достаточным количеством актов „испытаний“ с благоприятными для фирм результатами. Благодаря большой рекламе этими огнетушителями снабжены многие автомашины.

Военно-строительное управление РККА совместно с Военно-техническим управлением и пожарными органами решило в виду важности этого вопроса практически проверить пригодность сухих огнетушителей для тушения горящих автомобильных моторов. Испытаны были аппараты „Тайфун“ (завода инженера Канторовича) и „Титан“ (завода Барунского).

Было произведено шесть опытов тушения: вспыхнувшего карбюратора при закрытом бен-

зинопроводе, то же при открытом бензинопроводе, тушение при распространении огня на кожух мотора, тушение воспламенившегося мотора при значительном развитии огня, тушение разлитого на земле бензина и тушение 16 м² бензина в противне площадью в 1 кв. м.

Мы опускаем технические подробности всех испытаний, и приводим только общие выводы комиссии. Комиссия нашла, что огнетушители „Тайфун“ и „Титан“ могут применяться для тушения карбюраторов при закрытом бензинопроводе, но при незначительном горении. Во всех остальных опытах тушители оказались почти непригодными, а один из аппаратов даже взорвался на испытаниях.

25 и 28 сентября были проведены новые практические испытания огнетушителей, но уже государственных заводов „Тремасс“ и „Богатырь-Тремасс“ № 1 и 3. Результаты оказались вполне удовлетворительными и комиссия признала, что огнетушители „Богатырь-Тремасс“ № 1 пригодны для тушения автомобильных пожаров. Огнетушители „Тайфун“ при повторном испытании снова не дали положительных результатов и комиссия нашла, что „Тайфун“ и „Титан“ не могут быть рекомендованы для применения при пожарах автомобилей.

Звездин и Русаков

В ОТВЕТ на МНОГИЕ ПИСЬМА редакция снова сообщает:

ТРЕБОВАНИЯ (заказы) на **АВТОДОРОЖНУЮ ЛИТЕРАТУРУ** надо посылать в магазин № 1 Гостехиздата (Москва, Тверская, 25) или в „Книгу почтой“ Гостехиздата (Москва 64).

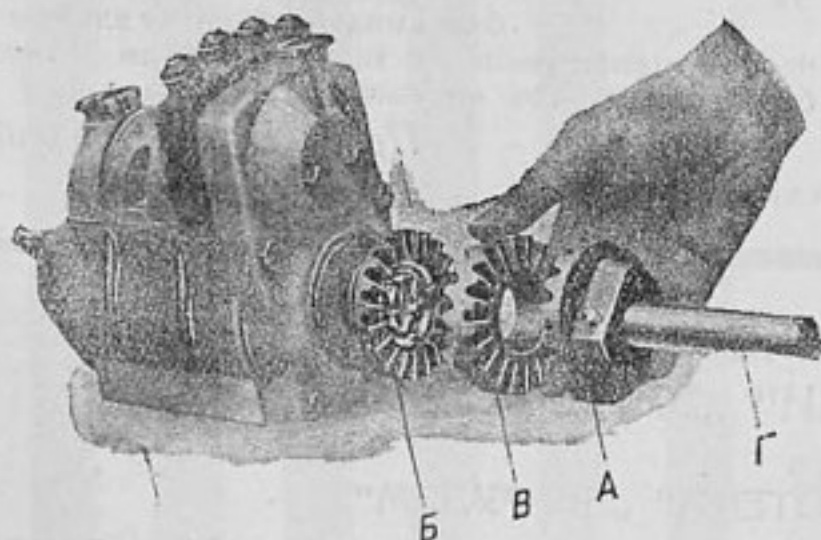
ТРЕБОВАНИЯ на **ЧЕРТЕЖИ** азросаней, глиссеров и моторных лодок надо посылать непосредственно в водомоторную секцию ЦС Автодора (Москва, Пушечная, 17, Автодор)

УСТРОЙСТВО АВТОМОБИЛЯ

Зажигание*

ИМЕЕТСЯ несколько конструкций муфт, соединяющих якорь магнето с приводом от двигателя. На фиг. 51 представлен один из типов таких соединений — муфта Палас. Здесь, на валике Г, приводящем во вращение магнето, укреплен рифленый диск А; на конце якоря магнето укреплен рифленый диск В. Между этими дисками вкладывается шайба В, имеющая аналогичные выступы с обеих сторон. Диск В имеет число выступов на один больше, чем диск А; если теперь присоединить магнето к приводному валу Г таким образом, чтобы шайба В была заключена между дисками В и А, то при вращении вала Г будет приведен во вращение и якорь магнето. Одновременно с этим, соединить якорь магнето с приводным валом Г можно почти при любом их относительном положении, для чего необходимо только повернуть соответствующим образом один из рифленых дисков и шайбу В.

Точность установки здесь получается очень высокая, благодаря тому что диски В и А имеют разное число зубьев. Если, например, повернуть шайбу В таким образом, чтобы она переместилась на один зубец диска А, то диск В можно присоединить к шайбе В, повернув на угол, равный углу одного выступа, деленного на число выступов диска В, т.е. точность установки может быть произведена до величины угла, равного $\frac{360^\circ}{i(i+1)}$, где i есть число выступов диска А; при числе выступов около 20 установка может быть произведена с точностью до одного градуса. В случае отсутствия такой муфты или вообще какого либо приспособления, позволяющего присоединить магнето к приводу при любом относительном положении



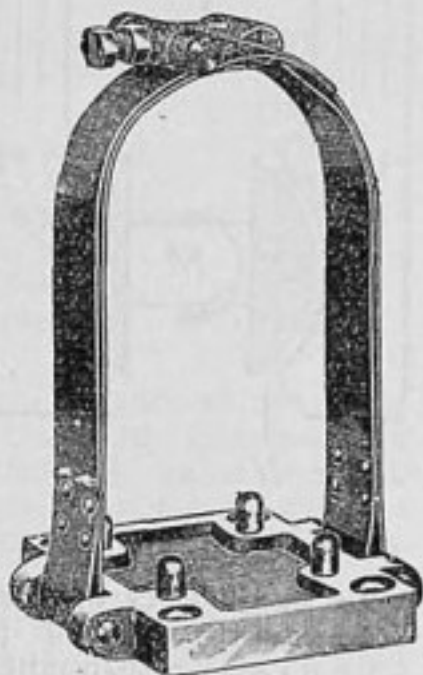
Фиг. 51

якоря и коленчатого вала, следует устанавливать зубья переключаемых шестерен таким образом, чтобы отклонение прерывателя от требуемого согласно п. 4 положения было минимальным.

При установке магнето необходимо обращать внимание на направление вращения магнето и привода. По направлению вращения магнето разделяются на два типа — правые и левые. В первом случае якорь вращается по часовой стрелке, если смотреть на него со стороны привода; во втором случае якорь магнето вращается против часовой стрелки. Если же смотреть на прерыватель, то мы увидим обратную картину — в случае правого магнето диск прерывателя вращается против часовой стрелки.

Так как кулачек качающегося рычажка распределителя всегда должен идти сзади оси качения, то по виду прерывателя можно определить направление вращения якоря. Например, на фиг. 42 якорь, если смотреть на него со стороны прерывателя, должен вращаться по часовой стрелке, т.е. в данном случае мы имеем магнето левого вращения. На фиг. 44 представлен общий вид прерывателя, который должен вращаться против часовой стрелки; таким образом этот прерыватель соответствует магнето правого вращения.

Магнето устанавливается на картере двигателя, обычно на соответствующей подставке, и укрепляется на ней при помощи хомута, общий вид которого представлен на фиг. 52; значительно реже крепление производится при помощи болтов непосредственно к полке картера.



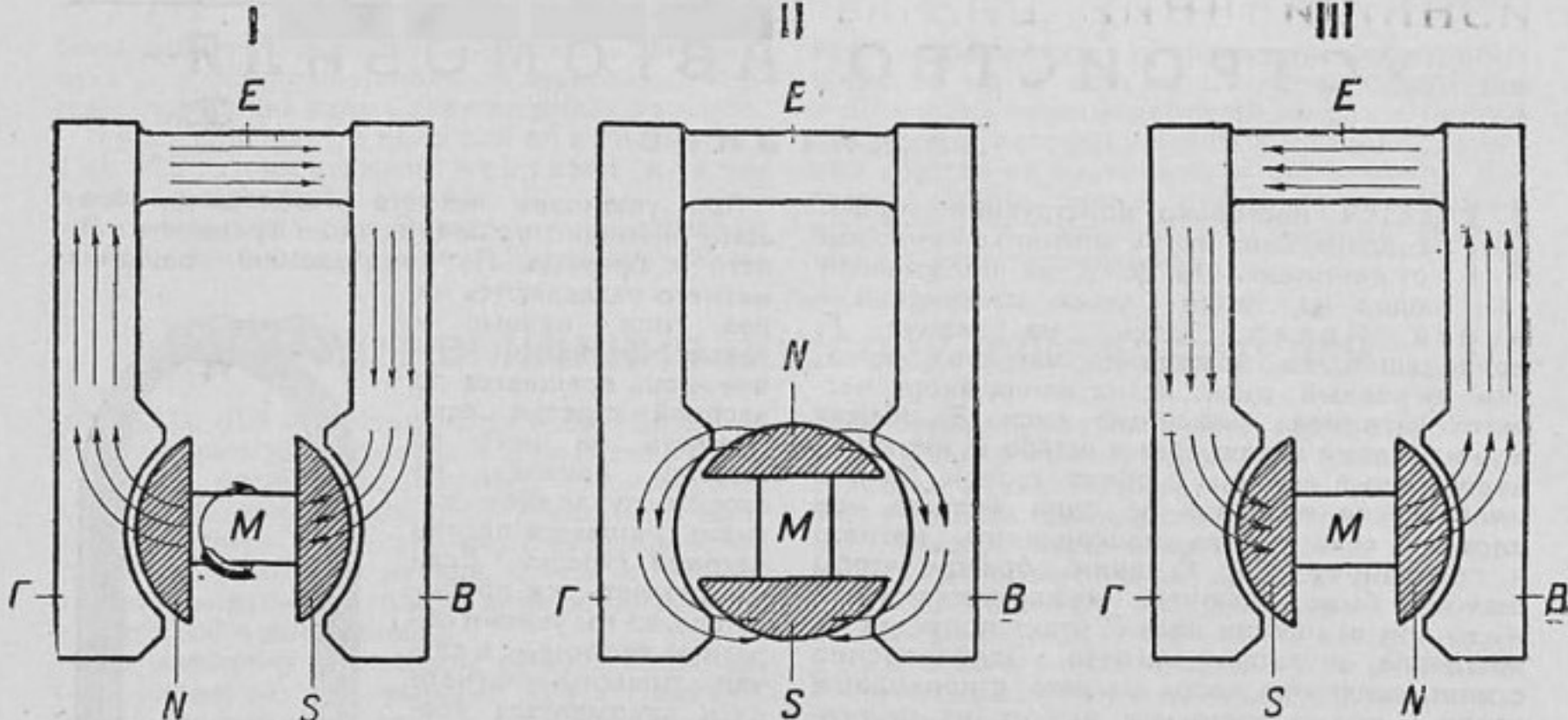
Фиг. 52

12. Магнето высокого напряжения с неподвижными обмотками

В предыдущем разделе нами было рассмотрено устройство магнето высокого напряжения с первичной и вторичной обмоткой, установленными на якоре магнето. Благодаря этому обе обмотки при работе магнето получают весьма быстрое вращательное движение. Это влечет за собой следующие недостатки: во-первых, при этом необходимо иметь дополнительные скользящие контакты для соединения концов обмоток с прерывателем и распределителем, во-вторых, при быстром вращении якоря здесь получается значительная центробежная сила, стремящаяся порвать проволоку обмотки, а поэтому появляется необходимость в достаточно солидном ее креплении.

В соответствии в этом за последнее время имеется ряд предложений по новой конструкции и начинают получать значительное распространение магнето высокого напряжения, в которых катушки расположены отдельно от якоря

* Продолжение, см. № 5.



Фиг. 53

и не вращаются вместе с ним. Ниже, в качестве примера, нами рассмотрено магнето Сцентилла, выполненное по этому принципу.

Основная схема действия магнето Сцентилла выясняется на фиг. 53. Две железные стойки Г и В имеют внизу башмаки с цилиндрическим очертанием; сверху эти стойки соединены поперечным стержнем Е. Между башмаками Г и В вращается магнит М, имеющий северный и южный полюсы N и S. На фиг. 54 представлен общий вид подковообразного якоря — магнита Сцентилла.

При расположении магнита М, согласно схеме I фиг. 53, силовые магнитные линии из северного полюса пойдут по стойке Г, по поперечному стержню Е и стойке В к южному полюсу S. При повороте магнита М на 90°, как это представлено на схеме II той же фигуры, силовые ли-

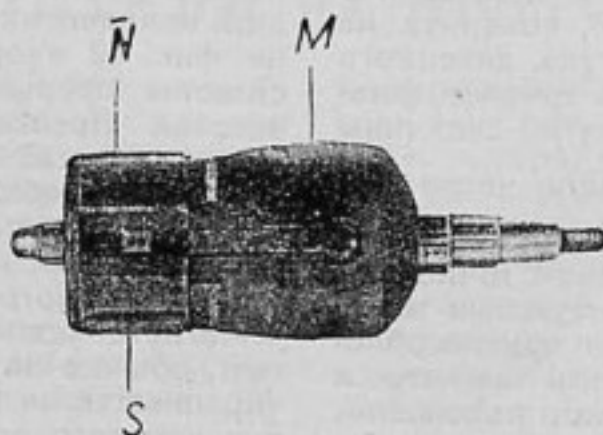
нии пойдут непосредственно от северного полюса к южному через башмаки Г и В, а поперечный стержень Е будет совсем свободен от магнитных линий. Наконец, при дальнейшем повороте магнита М на 90°, как это пред-

ставлено на схеме III той же фигуры, в поперечном стержне Е вновь появится магнитный поток, но уже в обратном направлении.

Таким образом, по мере вращения магнита М, в поперечном стержне Е то появляется, то пропадает магнитный поток, и это явление повторяется дважды за один поворот магнита М. Поэтому если на поперечный стержень Е намотать проволоку, то в ней будет индуцироваться электри-

ческое напряжение, и таким образом может быть получен ток низкого напряжения.

Проф. Е. А. Чудаков



Фиг. 54

Продолжение в следующем номере

ПОДПИСЧИКАМ ЖУРНАЛА „ЗА РУЛЕМ“ с ПРИЛОЖЕНИЕМ „БИБЛИОТЕКИ“ „ЗА РУЛЕМ“

ВЫПУСК 3 „БИБЛИОТЕКИ“ „ЗА РУЛЕМ“

„Применение автомобиля в народном хозяйстве“ разослан всем подписчикам с № 4 журнала „За Рулем“.

ВЫПУСК 1—2

„Практическое руководство по управлению и уходу за „Фордом А““ рассылается с № 6 „За Рулем“.

О ВЫХОДЕ и РАССЫЛКЕ СЛЕДУЮЩИХ КНИЖЕК „БИБЛИОТЕКИ“ БУДЕТ ОБЪЯВЛЕНО ЧИТАТЕЛЯМ в БЛИЖАЙШИХ НОМЕРАХ ЖУРНАЛА „ЗА РУЛЕМ“.

ИЗНАШИВАНИЕ ШИН на ДОРОГАХ РАЗНОГО ТИПА

ИЗНАШИВАНИЕ шин находится в прямой зависимости от качества дороги. На основании богатейшего статистического материала, собранного в Соединенных Штатах Сев. Америки, установлено что, например, на лучшем щебеночном шоссе (макадам) расход на шины вдвое больше, чем при езде по асфальтовой дороге, на шоссе среднего качества — в пять раз, а на плохом шоссе в 10 раз больше, чем на асфальте.

На нашей диаграмме наглядно показано какой длины путь может сделать шина до полного износа на дорогах различных типов.

Из американской статистики выяснилось к каким огромным убыткам приводят плохие дороги. На одном только автомобиле можно сэкономить в год на шинах при пробеге в 10 тыс. км до 300 долларов (доллар равен 2 рублям), если плохую дорогу заменить, например, асфальтовой. В масштабе же хозяйства всей страны эта экономия может составить сотни миллионов рублей.

Зная интенсивность движения автомобилей на каком-нибудь участке (или городской улице), можно вполне точно доказать, что устройство усовершенствованной дорожной одежды высшего типа является прямой выгодой, если учитывать

экономии на одних только шинах, не говоря уже об экономии на силе или горючем, на износе мотора и т. д.

В Америке вычислено, например, что при интенсивности движения в 1 000 машин в день на каждую милю пути (1,6 км) износ шин на дорогах различного типа на то же расстояние в год составит:

На асфальтовой дороге	1 800 дол.
На бетонной "	1 900 "
На кирпичной "	2 600 "
На макадаме (лучшего качества) . .	3 610 "
На гравийном шоссе	3 800 "
На макадаме, покрытом асфальтовой смолой	4 370 "
На макадаме среднего качества . . .	8 350 "
На макадаме плохого качества . . .	9 500 "

Руководствуясь этой или подобной таблицей (например, для интенсивности движения в 500, 800 и т. п. автомобилей на милю в день), можно точно подсчитать, какой тип одежды в каждом отдельном случае является более экономным.

Допустим, что нам нужно выяснить, какой тип дорожной одежды следует выбрать в данном случае (т. е. при интенсивности движения в 1 000 автомобилей на 1 милю пути в день). Макадам лучшего качества или гравийное шоссе.

Сравнив в приведенной таблице расход по износу шин на макадаме (щебеночном шоссе) лучшего качества (3 610 дол.) и на гравийном шоссе (3 800 дол.), мы видим, что потеря народного хозяйства на последнем на 1 милю пути в год больше, чем на макадаме на (3 800—3 610) 190 дол. Капитализируя этот убыток (из 5%) получаем (190×20) 3 800 дол. Если устройство 1 мили макадама лучшего качества обходится дорожке гравийного шоссе менее, чем на 3 800 дол., то для данного случая более экономным типом одежды является макадам.

Л. В.

На дорогах различных типов шина до полного износа делает различные расстояния:

- I. Асфальтовая дорога (36 000 км)
- II. Бетонная дорога (33 050 км)
- III. Кирпичная мостовая (24 050 км)
- IV. Макадам лучшего качества (18 000 км)
- V. Гравийное шоссе (17 000 км)
- VI. Макадам покрытый асфальтовой смолой (15 000 км)
- VII. Шоссе среднего качества (8 000 км)
- VIII. Гравий крупный щебень (6 750 км)
- IX. Макадам с асфальтовой смолой в плохом состоянии (3 210 км)
- X. Макадам обыкновенный в плохом состоянии (3 000 км)



ЛИЦОМ К ДОРОЖНОМУ СТРОИТЕЛЬСТВУ!

ДОРОЖНАЯ пятилетка дает нам 360 000 км новых дорог. Кроме строительства искусственных дорог, разумеется, предполагается ремонтировать и держать в порядке существующую сеть безрельсовых путей. Однако, государственные мероприятия в области дорожного дела вовсе не дают права на отдых автодорожским организациям.

Надо сказать прямо: дорожное дело — наиболее слабый и уязвимый участок автодорожской работы.

Каждый год дает нам сотни новых заводов, совхозов и колхозов. С каждым годом будет расти производство автомобилей. Торгово-промышленный оборот невозможен без подъездных путей. Армия автомашин настоятельно требует быстрого расширения сети усовершенствованных дорог. Дорожная проблема недооценивается.

Многие, прочтя заметки о Нижегородском заводе и проектировании второго автогиганта успокоились — машины будут.

План автоснабжения предполагает, что наши районы сплошной коллективизации и индустриальные центры будут в первую очередь насыщены автомобилями. На смену гужевому транспорту придут десятки тысяч машин.

Машины будут. Но будем ли мы готовы их принять? Развернем ли мы сеть дорог, могущих обеспечить наиболее длительное использование каждого автомобиля?

1. Каждый совет Автодора должен знать общую и местную дорожную пятилетку. Знать для того, чтобы проверить ее выполнение, чтобы во время внести свои предложения и коррективы, чтобы ей посвятить значительную часть своей деятельности.

Местная пятилетка должна быть построена на основании учета плана автоснабжения, на основании учета промплана и плана коллективизации совхозного строительства (подъездные пути).

Надо проверить в местных дорожных органах — насколько местная пятилетка удовлетворяет этим условиям, в какой мере она реализуется, что задерживает ее выполнение.

2. Беря ставку в дорожном строительстве, в первую очередь, на районы сплошной коллективизации и индустриальные центры, на создание подъездных путей, надо, естественно, обеспечить подготовку кадров дорожных десятников, мастеров, ремонтников и руководителей-организаторов этого строительства.

Надо проверить ход подготовки этих кадров в местных учебных заведениях, выяснить нуждаемость края или области в дорожных специалистах, чтобы гарантировать выполнение дорожной пятилетки.

3. Отделения Автодора должны всерьез заинтересоваться и практическими вопросами дорожного строительства. Надо избавиться от кустарщины и дорожной работы «вручную», мобилизовать новейшие технические достижения, обеспечивающие быстрее темпы строительства; необходимо, чтобы дороги строились образцово, с учетом местных потребностей, с дорожными знаками, может быть с приспособлениями, предупреждающими пыль на дороге и т. д.; строительство новых дорог должно заставить нас подумать о применении итальянского опыта создания дорожной милиции, которая следит за исправностью пути, оказывает помощь при автокатастрофах, борется с дорожными вредителями и т. д.

Короче: надо строить скоро, образцово, с учетом всех технических достижений; надо поощрять всякую новую инициативу и изобретательство, быстро реализуя и распространяя новый опыт, новые начинания.

4. Массовый приток автомобилей выдвигает также на первый план гаражное строительство. Если хорошая дорога удлиняет жизнь автомобиля, то сохранение машины во многом зависит от постановки автохозяйства. Заводы, колхозы, совхозы требуют и получают машины, не подготавливая для них жилища-гаражи, оставляя их под дождем, снегом и пр.

Надо обеспечить своевременное строительство образцовых гаражей, поставив дело так, чтобы машина выдерживала максимально длительную эксплуатацию.

5. Вопросы дорожной пятилетки должны быть изучены в коллективах Автодора и должны найти широкое отражение в агитационно-пропагандистской работе Автодора (газета, радио, устная агитация).

6. Через 2—3 месяца начинается дорожно-строительный сезон. Надо признать, что трудовая дорожная повинность выполняется плохо, что мы не сумеем мобилизовать массы для организованной починки и постройки грунтовых дорог и шоссе.

Чтобы дорожно-строительный сезон дал максимальные результаты, к нему необходимо добросовестно подготовиться. Проверьте сейчас же качество дорожно-строительных планов, узнайте, готовы ли дорожные кадры и есть ли материалы. Надо подготовиться к сезону



„Утюг“ придает грунтовой дороге нужный профиль

именно теперь, чтобы потом не делать традиционных ссылок на «объективные условия», чтобы не сорвать строительство новых безрельсовых путей. Договоритесь с местными исполкомами о том, чтобы в деревнях было обеспечено проведение трудовой дорожной повинности, требуйте от совхозных и колхозных объединений включения постройки дорог в общие строительно-хозяйственные планы. Расшевелите местные (в особенности сельские) автодорожные коллективы.

Подготовьте техническую помощь города деревне. Обеспечьте боевые темпы и методы работы.

Еще раз повторяем: в наших условиях решение дорожной проблемы обеспечивает экономическое и культурное процветание колхозов и индустриальных центров; ликвидация бездорожья дает возможность рационально использовать тысячи машин, которые скоро выйдут из ворот советских заводов.

Серьезность этих задач должна расшевелить и подтянуть наши дорожные секции, от которых сегодня мы ждем энергичной работы, основанной на инициативе и ударных темпах.

Зам. генеральн. секретаря Автодора *Баглаев*

Отв. секретарь секции агитпечати *Потапов*

АВТОМОБИЛЬНАЯ ВЫСТАВКА в НЬЮ - ЙОРКЕ

НЬЮ-ЙОРКСКАЯ выставка в январе 1930 г. была демонстрацией последних достижений американского автостроения. На этой выставке ясно определилась разница между развитием американского и европейского автомобилостроения.

В Европе человек привязывается к машине, заботится о ней, любит ее. Поэтому в Европе—большее количество фабрик, выпускающих по заказу специальные кузова спортивных и других типов, непохожие один на другого. Европейец рад, если он может отличить свою машину среди потока разнообразных автомобилей.

У американца совсем иное отношение к своему автомобилю. Для него авто является только средством передвижения. Американец требует, чтобы машина была комфортабельна и дешева. К автомобилю он привязывается не больше, чем к своей бритве. Американец хочет, чтобы машина была красива, но это не мешает ему оставлять ее месяцами покрытой грязью, а у некоторых владельцев авто в качестве единственного гаража знает лишь улицу, где и проводит всю свою жизнь.

В результате, на Нью-Йоркской выставке элегантные и спортивные машины отсутствуют.

Всемирно известная американская фабрика кузовов Фишера выпускает до 2000000 штук, но совершенно не заботится о их красоте.

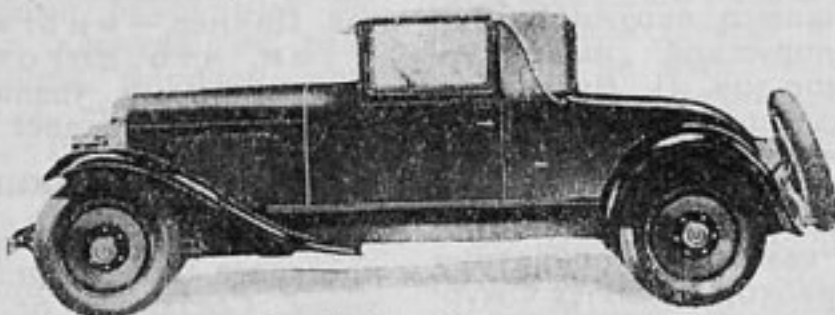
Можно хорошо подметить вкус американцев, когда дело идет о выборе окраски автомобильного кузова: они выбирают цвет, который можно встретить на тысячах проносящихся по улице авто, и абсолютно не задумываются над тем красива ли эта окраска или совершенно бесвкусна.

Европейские автомобили были представлены на выставке четырьмя фирмами: крейсеровидным „Мерседес-Бенцом“, монументальным, но элегантным „Вуазеном“ и английскими „Миджетом“ и „Аустином“.

Форд выставку своих автомобилей организовал отдельно, демонстрируя свою новую модель выпуска 1930 года.

Модель Форда 1930 г. почти не отличается по мотору от предыдущей. Заметными новшествами являются лишь более узкий радиатор, дающий то же охлаждение, что и старый, более длинный капот, колеса меньшего диаметра с более толстой ступицей и толстыми пневматиками (общая тенденция). Кузов последнего „Форда“ более комфортабелен и красив.

Одной из самых замечательных машин салона был новый шестицилиндровый „Кадиллак“.



Двухместный „Ля-Саль“ выпуска 1930 года

В последнее время в Америке появилось множество 8-цилиндровых машин. Они теперь так же многочисленны и популярны, как несколько лет назад четырехцилиндровые машины. Среди фирм, выпускающих автомобили с восьмицилиндровыми моторами надо отметить

Грэхэм (новое объединение из слияния Грэхэм-Пэйджа с некоторыми другими фирмами), Студебекер, Оклэнд, Гудзон, Додж, Пакард и другие. Почти все эти фирмы ставят 8 цилиндров в один ряд. Исключением являются автомобили, выпускаемые „Дженерал Моторс“: Кадиллак, Ля-Саль, Оклэнд, на которых ставятся восьмицилиндровые моторы с V-образным расположением цилиндров.

Новый Бьюик имеет более сильный мотор.

Франклин выставил, как и раньше, автомобиль с воздушным охлаждением, но его мотор теперь более походит на авиационный, чем на автомобильный.

В целом последний автосалон в Нью-Йорке характеризует конструкции американских автомобилей следующим образом: автомобили стали более дорогими, более комфортабельными, пневматики — более толстыми. Число цилиндров увеличилось, и конструкторы располагают их обычно в один ряд.

Эта характеристика достаточно ярко показывает насколько современная американская продукция отличается от европейской, в которой попрежнему преобладают шестицилиндровые машины.

С. Сидоров



ОСТРОВА СОННОГО ЦАРСТВА

Организации Автодора по материалам рабкоров „За Рулем“

„Хотелось бы, чтобы вся сила нашей печати ударила по халатности нашего окружного бюро“, — пишет нам из белорусской „мытарствующей ячейки“ наш рабкор тов. П. Аксамитов. Лучшее всего бьют по халатности, спячке, безразличию, формализму многих отделений Автодора напористые рабкоровские письма, которые каждый день десятками приливают к редакционному столу. Из самых разнообразных уголков Союза Советов рабкоров делятся с журналом успехами автодоровской работы, а еще чаще поднимают на вилы качества, которые мы только что перечисляли и которые еще во многих местах тормозят работу.

Испарившиеся коллективы

Вот Тамбовский округ. „Окружное отделение не знает даже, сколько у него сейчас имеется коллективов и сколько в них членов“, — сообщает нам тов. Дм. Липецкий. — Есть сведения на... 1-е января 1929 г.". Самые свежие сведения, разве с маленьким запашком залежалости... Отделение работает чрезвычайно вяло, а когда понадобилось участие ревизионной комиссии, ее в течение трех недель не могли собрать. Неудивительно, что в результате такой работы за год число коллективов по Тамбову уменьшилось с 22 до 16. Наш корреспондент приводит достаточно колоритный разговор по этому поводу:

— Куда же девались шесть коллективов? — спрашивают у работников окружного отделения.

— Неизвестно — спокойно отвечают те.

Засекреченный договор

За Тамбовским — Калужский окружной отдел. Он подписал договор по соцсоревнованию с Тулой. Но так как вся работа идет помимо общественных и профессиональных организаций, так как не со-

здано общественное мнение, — пишет нам тов. Циммер, — многие даже не знают о том, что договор заключен. Печать почти не уделяет места автодоровской работе. Немного даст такое соревнование.

Странствующие протоколы

При поселке Курган организовался в конце прошлого года коллектив Автодора из 25 человек. Составили протокол организационного собрания. Отослали в Калужский окружной отдел на утверждение. Ждут. Отделение отказалось зарегистрировать коллектив по территориальному расположению. Послали копию протокола в Вяземскую окружную организацию. Ждут. Следующую копию протокола послали в Смоленск, „где и залежался без всяких результатов наш протокол“ — скорбно пишут товарищи А. Орлов и К. Люсин. Выйдя из всякого терпения, курганские автодоровцы послали еще одну копию протокола в Центральный Совет Автодора, прося разъяснить, где же можно зарегистрировать коллектив. Центральный Совет Автодора... последовал примеру Вязьмы и Смоленска — и до сих пор ждут бедные курганские автодоровцы указаний — куда же им приютиться.

Автодор, сданный на попечение

Простой и легкий способ работы открыл, — как сообщает нам рабкор т. Жижка, — Петрово-Марьинское районное правление Автодора (Сталинский округ, Донбасс). Оно... просто передало все свои дела местной ячейке ВКП(б). Руководство коллективами, организация „Недели Автодора“ или хотя бы созыв заседания самого правления — все это, по мнению районных автодоровских вождей, ни к чему. Члены Автодора ходят и спрашивают друг у друга: у кого же можно что-нибудь узнать об Автодоре? Из 20 000 рабочих в

Автодоре одно время было около 470 человек, да и тех уже нет. О том, что село ни в какой мере не охвачено автодоровской работой, говорить, конечно, не приходится. И тов. Жижка указывает, что у рабочих сложилось об автодоровских „руководителях“ убеждение: „Слизали по два рубля, да и только“.

„Мертвые души“ из окружного бюро

Это письмо опять из Белоруссии. „Так дальше продолжаться не может!“ восклицает рабкор первой Всебелорусской деткоммун (г. Могилев). И в самом деле. Все окружное бюро состоит из весьма почетных и почтенных товарищей, совершенно не уделяющих своего „почетного“ внимания работе Автодора. „Из всех мытарств и обследований наших ячеек видно, что спит окрбюро, спят его члены, спят все ячейки города и в связи с этим спит и вся работа, хотя она могла бы очень сильно развернуться“. И если, как утверждают наши рабкоры, довольно большая ячейка в 126 человек не может оформиться, то это нельзя назвать иначе... пусть сами читатели решат, как это называется.

Инструктаж при помощи РКИ

Еще один пример находчивости отделения демонстрирует наш рабкор тов. В. М.—в. Кубано-Адыгейское окружное отделение за восемь с половиной месяцев совершенно не руководило своими районными организациями, не созывало пленума, не вело никакой руководящей работы. Впрочем, простите, с отделениями оно сносилось: оно предписывало высылать задолженность, а для пущей убедительности копию соответствующих отношений посылало в РКИ. Так рабоче-крестьянская инспекция округа в дополнение к своим многочисленным обязанностям получила еще одну нагрузку. Результаты — по заслугам. На широкое совещание районных коллективов явился только один представитель из района; городские коллективы, как и

все остальные, красноречиво отсутствовали. Это в том округе, где усиленно проводится коллективизация, где широкий простор для работы...

Самовыдвиженцы

Но придвинемся ближе к Москве. Вот Богородск. На Истомкинской фабрике была объявлена запись автодоровцев на курсы трактористов. Хотя число мест было ограничено, записалось 40 человек. Ждали, что их вызовут на бюро Автодора, чтобы отобрать тех, кто наиболее пригоден помогать социалистическому земледелию. Напрасно ждали истомкинские товарищи. Бюро Автодора решило послать на курсы десять человек — всех членов бюро. Вместо того чтобы выбрать из 40 кандидатов лучших, бюро утвердило само себя. Рабкор тов. Епишина делает отсюда правильные выводы об общественной физиономии Истомкинского бюро.

Отделение, без которого обошлись

На Челябинских копях организовалась автодоровская ячейка. Коллектив, как никак, не совсем маленький — до ста человек. Возникает естественное желание учиться, организовать автокружок. „Ребята обили все пороги насчет курсов, — жалуется тов. И. Солохин, — сначала обещали, а теперь совсем молчат“.

Пришлось обойтись без помощи автодоровской верхушки. Ребята сами создали автокружок, начали занятия, а окружное отделение и посейчас не знает, что делается в ячейке.

Курсанты убедительно просят проснуться председателя отделения тов. Ткачева и секретаря тов. Дерейского.

* * *

Мы могли бы продолжить такие факты в любом количестве. Поток рабкоровских писем не ослабевает, и обилие приводимых в них фактов наводит на печальные размышления.

Мы ждем, что те отделения, которые относятся к работе по примеру перечисленных, проснутся прежде, чем придется их встряхнуть на страницах нашего журнала.

ДОРОЖНАЯ ПЯТИЛЕТКА ИВАНОВО-ВОЗНЕСЕНСКОЙ ОБЛАСТИ

ПЫЛЬ — серьезное бедствие в жизни Иваново-Вознесенска. Это бедствие вместе с ростом территории города и его уличной сети все более увеличивается, а темп замощения улиц оказывается недостаточным.

Уличная сеть в Иваново имеет около 400 км, из которых замощено всего 80 км, т. е. 20%. При чем замощены эти улицы так скверно, что починка одного и того же места иногда делается три раза в год.

Ивановцы отказались от постройки кольцевой трамвайной линии, которая может охватить всего лишь 6 км, в то время как автобусы — 30 км вместе с рабочими окраинами.

Главные улицы предполагается залить асфальтом. Общая площадь тротуаров, которую предусмотрено асфальтировать, составляет 800 км.

Вообще по Ивановской области, по дорогам областного, окружного и районного значения контрольные цифры намечают по-

крытие каменной одеждой 165 км дорог, постройку и улучшение 98 км грунтовых дорог и постройку 7463 погон. м деревянных мостов.

Для механизации работ предполагается приобрести 38 комплектов дорожных машин, а для подготовки дорожного строительства в 1931/32 г., произвести изыскания на протяжении 375 км. Общая сумма вложений по дорогам местного значения определена в контрольных цифрах в 5 613,5 тыс. рублей, и, таким образом, все вложения в строительство гужевых дорог в 1929/30 г. выразятся в 9 369,15 тыс. рублей, а вместе с расходами на содержание дорог — 10 145,5 тыс. р.

Покрытие расходов на дорожное строительство намечено; за счет госбюджета — 1 344,45 тысяч рублей, республиканского бюджета — 550 тысяч рублей, местного бюджета — 550 — тыс. руб., республиканского фонда — 3 643 тыс. руб. и др.

П. Васильев

ОБМЕНИВАЕМСЯ ОПЫТОМ

НИ ОДНОГО КОЛХОЗНИКА — ВНЕ АВТОДОРА!

В ЕЙСКОМ районе, Северо-Кавказского края, по инициативе небольшой группы, было создано в 1929 г. райотделение Автодора. В течение лишь одного года организация с 10 человек выросла до 1 700. По восьми сельским населенным пунктам насчитывается 800 членов Автодора.

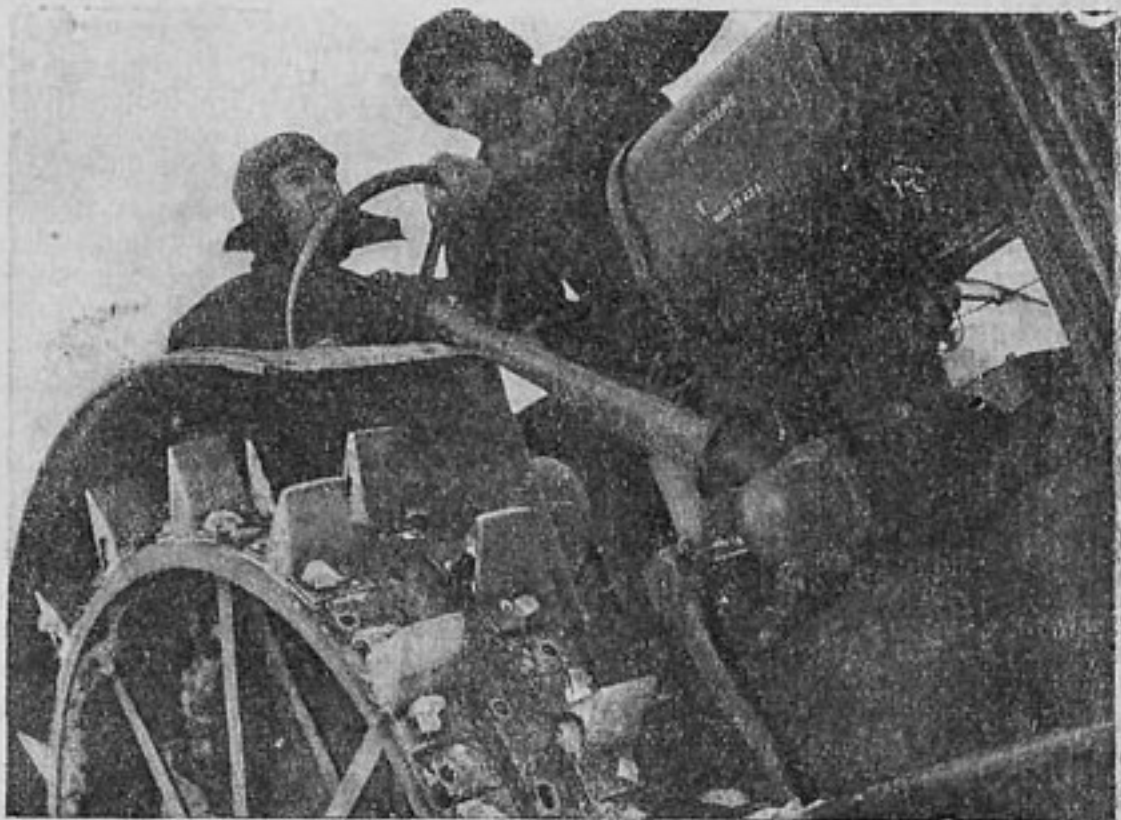
Ейская организация получила 3 фордовских трупика и через короткое время своими силами и средствами привела их в состояние, годное для эксплуатации и учебы.

Кроме того, отделение Автодора еще в октябре выслало в адрес Центрального Совета задаток на покупку машин, в размере 2 000 руб., но несмотря на обещания, до сих пор ничего не получило.

В настоящий момент перед Ейской организацией стоит серьезная задача — возможно шире развернуть работу по вербовке новых членов в Автодор и по обслуживанию колхозных масс.

В районе построена тракторная станция. К осени будут созданы еще две. Но в то же время в этом же районе имеется 700 км дорог, которые в течение половины года совершенно непригодны к езде. Надо всемерно содействовать строитель-

ству дорог, надо ликвидировать автомобильную и дорожную неграмотность.



На курсах по механизации сельского хозяйства в Черемушках (под Москвой) обучаются 50 красноармейцев. После демобилизации они поедут в колхозы в качестве трактористов. На снимке — инструктор обучает красноармейца езде

Фото А. Гердта

Не должно быть ни одного колхозника вне рядов Автодора — такую задачу ставит перед собой Автодор.

Селькор Пик

НА МАГНИТОСТРОЕ

КОЛЛЕКТИВ Автодора на Магнитострое (Магнитогорск) проделал большую работу. Организовано 7 ячеек на участках строительства — в механическом цехе, гараже, ЦРК, кирпичном заводе и др. В ближайшее время заканчивается организация ячеек на остальных участках, после чего будет созвана конференция, которая положит начало созданию райотделения общества.

При некоторых ячейках организованы систематические кружковые занятия по плану 3 — 4-месячных курсов водителей.

От правления Магнитостроя получены две автомашины, требующие ремонта. Одна из них усилиями автодоровцев будет готова к эксплуатации текущей весной.

В работе есть и недостатки из-за отсутствия руководства и помощи окружкома. Вследствие разбросанности участков строительства связь центрального коллектива с цехайками также оставляет желать лучшего.

Маслов

Пос. Магнитный

СОРЕВНОВАНИЕ В ДЕЙСТВИИ

СЕРПУХОВСКИЙ Автодор, как мы уже сообщали в № 4 „За рулем“, вступил в социалистическое соревнование с Богородским округом. Отдельные короткие заметки, которые мы помещаем ниже, свидетельствуют о том, что серпуховцы с большой серьезностью относятся к выполнению принятых ими обязательств.

* * *

На 1 января организовано 10 автотракторных курсов, на которых занимаются 470 слушателей. Специально тракторному делу обучается 179 чел.

При фабриках „Красный Узбекистан“, Тонких сукон, а также при Артскладе и городской милиции организовались коллективы Автодора. За 3 месяца Автодор вырос на 1 200 человек.

21 февраля между курсантами автокурсов проводился общегородской автобой на лучшее знание автомобиля. Лучшим участникам выданы одобрительные грамоты и ценные премии.

С начала навигации Оки предполагается пустить 3 мотолодки для обслуживания населения.

Серпухов

М. Глушков

РАБОТЫ-АВТОДОРОВЦЫ ПРЕДЛАГАЮТ

Сдельщина в гаражах

В НЕКОТОРЫХ гаражах до настоящего времени еще не прекратилась сдельная оплата работы шоферов. Напрашивается вопрос: приносит ли пользу учреждениям этот способ расчета с водителями машин?

Конечно, нет. Шоферы, получая сдельную оплату за поездку, не считаются ни с какими правилами езды. Наоборот, они развивают бешеную скорость как по городу, так и особенно по загородным шоссе, чтобы сделать больше поездок. На все остальное наплевать.

А сколько разбито, поломано и превращено в негодное состояние машин в погоне за увеличенным заработком!

Надо самым решительным образом бороться со сдельщиной в работе шоферов, нужно перевести их на месячные оклады с введением премиальных как за экономию горючего, так и за сохранность машин. Это будет выгодно во всех отношениях. Необходимо организовать

ударные бригады шоферов, в задачу которых поставить соревнование между гаражами по удешевлению перевозки грузов и пассажиров за счет ремонта машин.

Ленинград

Д. Гусев

Владикавказ забыл о непрерывке

ЕСЛИ в воскресенье попадешь на машине во Владикавказ, то рискуешь остаться там до утра следующего дня. Бензина и масла для заправки машины в этот день не найдешь ни за какие деньги — склады по воскресеньям закрыты.

Владикавказскому Автодору следует напомнить соответствующим учреждениям о непрерывке. Надо сделать так, чтобы можно было не только ежедневно получать бензин, но и иметь дежурный склад, который отпускал бы горючее и смазку во всякое время дня и ночи.

Грозный

М. Г.

НАУЧЕБЕ

◆ Нижне-Волжский край в текущем 1929/30 г. получит большое количество машин. Это требует организации гаражного хозяйства, а, следовательно, и подготовки руководителей. В соответствии с этим краевое отделение открывает 4-месячные курсы по подготовке заведующих гаражами, рассчитанные на 50 человек. Плата за обучение — 60 рублей. На курсы принимаются лица с 5-летним шоферским стажем по командировкам государственных и хозяйственных организаций, а также

отдельные лица, удовлетворяющие указанным выше условиям.

◆ Недавно коллектив Автодора при фабрике „Организованный Труд“, Владимирского округа, организовал курсы шоферов. Рабочие записывались охотно и курсы были быстро укомплектованы. Округ отделение поддержало инициативу автодоровцев, выделило руководителя и снабдило курсы необходимой литературой.

АВТОДОРОВСКАЯ ПЕРЕКЛИЧКА

Ленинград

На Краснопутильское к 1 марта успешно закончено испытание машин, оборудования и конвейерной системы новой грандиозной тракторной и чугунолитейной мастерской. Благодаря ударной работе монтажных бригад, новый заводской корпус подготовлен к пуску на 1 месяц раньше срока. В марте мастерская приступает к работе и плавке металла.

Новый тракторный цех рассчитан на месячный выпуск 12 000 т чугуна, что обеспечивает производство 1 000 новых тракторов в год и запасных частей на 40 000 тракторов. „Кр. Путиловец“, таким образом, освобождается от зависимости от других заводов, снабжавших его литьем.

Харьков

Харьковский окравтодор вызвал на социалистическое соревнование ростовский и киевский Автодор. Условия соревнований для каждого округа: вовлечение новых 40 тыс. членов, обучение 6 тыс. человек автотракторному делу, организация 24 тракторных курсов и курсов по поднятию квалификации шоферов.

Кроме того, каждый окравтодор должен организовать древонасаждения на 50 км дорог, исправить 25 км дорог и 5 км мостов. Каждый окравтодор должен собрать на моторизацию Красной армии по 15 тысяч рублей.

Гомель

Правление Автодора организует консультационное бюро по автотракторным и дорожным вопросам. Консультация будет давать справки бесплатно.

Псков (Лен. обл.)

В этом году программа дорожного строительства в округе составлена на 3½ млн. рублей. Будут проложены новые тракты, а также отремонтирована и расширена на 15 проц. сеть старых дорог.

Бежецк

По постановлению ВСНХ СССР Бежецкий механический завод переходит на выпуск автомобильных и тракторных частей. К марту заканчивается проект реконструкции. В этом году вкладывается 600 тысяч рублей на возведение новых корпусов — литейного, механического и полировочного. Всего в пятилетку будет затрачено 3 млн. рублей. В 1932-33 г. завод даст стране продукции на 16 млн. рублей.

Область Коми

Запасы ухтинской нефти (в области Коми) невозможно было использовать, так как в этом районе нет путей сообщения, нет даже обыкновенного тракта. Теперь этот прорыв заполняется. Из Сыктывкара (Усть-Сысольска) по направлению к Ухте прокладывается гравийное шоссе, общим протяжением в 320 км. Вчерне положено уже 80 км. Весной намечается стянуть на работы по прокладке шоссе до 10 тыс. рабочих, чтобы выполнить план строительства к концу пятилетки. Стоимость шоссе исчисляется в 3 млн. руб.

Армавир

В этом году на дорожное строительство округа будет истрачено 215 900 рублей. Предполагается проложить 16 км шоссированных дорог, 30 км гравийных и 21 км грунтовых.

Севастополь

Крымдортранс начал подготовку к ремонтным работам южнобережного шоссе Севастополь — Ялта. Для большего удобства сообщения с курортами в этом году почти на всем своем пространстве шоссе будет гудронировано. В Севастопольском районе шоссе будет гудронировано на протяжении 20 км, начиная от Севастополя. Кроме этого, будет гудронировано 2 км шоссе Севастополь — Балаклава. Предстоит также ремонт целого ряда других шоссе района, в том числе от Севастополя к Стрелецкой бухте.

ЭРНЕСТ ТОЛЛЕР у ФОРДА

СОВРЕМЕННАЯ наука доказала, что односторонняя работа, которая введена в сверх-рационализированных предприятиях Америки и которая вызывает тяжелое утомление в одних и тех же мускулах, несравненно тяжелее какой бы то ни было тяжелой работы, но не однотипной, и не до-отказа рационализированной.

Поэтому эта так называемая „легкая работа“ на американских заводах убийственно действует на рабочих, превращая живого человека в машину.

Но в Америке с этим не считаются. Страна долларов выжимает из рабочего последние соки, чтобы затем выбросить его на улицу. У нас в нашем Союзе здоровье трудящихся — основа благосостояния страны, а потому наша рационализация идет по другому пути, и слепому подражанию американским методам у нас нет места.

Это очень ярко отмечено в талантливой статье немецкого писателя Эрнеста Толлера, посетившего недавно заводы Форда и поделившегося своими впечатлениями на страницах германской прессы.

„И я сначала полагал, — пишет он, — что положение рабочих в Америке несравненно лучше, чем в Германии, и что их заработок значительно выше. Но я увидел обратную сторону так называемого „американского процветания“.

Увы, в этом процветании Толлеру пришлось совершенно разочароваться.

„Зарботок американских рабочих, — пишет Толлер, — выше зарплаты немцев. Зарботок некоторых рабочих доходит до 1,5 дол. в час. Но этими благами пользуется лишь очень незначительная часть верхушки рабочих, и даже они попадают в ужасное положение лишь только заболевают. Помощи ждать неоткуда. А как же живет остальным рабочим, ютящимся в беднейших кварталах и живущим впроголодь...“

„Я собственными глазами видел, — продолжает Толлер, — рабочего, проработавшего 17 лет на фабрике и аккуратно вносившего определенные взносы в кассу фабрики на случай болезни. Как только он заболел, в течение короткого периода времени ему давали еще вспомоществование. Но спустя некоторое время фабрикант решил, что болезнь рабочего не находится ни в какой связи с работой на фабрике, и рабочему отказали в помощи. Он остался с женой и шестью детьми на улице, буквально умирая с голоду“.

Желание поближе познакомиться с жизнью рабочих в Америке заставило Толлера посетить завод Форда. Первое помещение, куда попал Толлер, произвело на него ужасающее впечатление.

„Представьте себе, — пишет Толлер, — огромное помещение, в котором тысячи рабочих, тесно прижатых друг к другу, работают при невероятном шуме. Очень низко над их головами проходит конвейер. Каждый рабочий производит только одно движение. Семь часов бесчисленное количество раз одно и то же движение. Один вставляет винт, другой втулку, один подвешивает на движущуюся на конвейере ручку вал, другой просверливает отверстие. И всегда одно и то же движение.

Каждый из 125 000 рабочих работает 7 часов, но ни один из них не смеет разговаривать, не смеет курить, не смеет садиться. Даже старший инструктор не в праве ни разу присесть. Если кому-либо нужно на минутку выйти, он должен, поднять палец и ждать пока надсмотрщик придет на его место заместителя.

Но если по забывчивости кто-либо промолвит одно слово, моментально он будет оштрафован или даже уволен. Штраф заключается в том, что рабочий лишается права в течение нескольких недель на работу. А это самое тяжелое: он остается с семьей без куска хлеба и фактически голодает, а по приходе его ставят на худшую, менее оплачиваемую работу.

Если же рабочий опаздывает на одну минуту, у него удерживается зарплата за 6 часов.

Во всех фабричных помещениях находятся полицейские и надсмотрщики, контролирующие рабочих. Они вооружены револьверами. При малейшем нарушении порядка каким-либо рабочим, они его арестовывают и отводят в контору.

Для еды рабочему предоставляется лишь 15 минут. Пищу рабочие должны принимать в том же помещении, где и работают, т.е. в помещении сплошь покрытом пылью и пропитанном отвратительным запахом химикалий. А так как сидеть не на чем, то рабочие расползаются на грязном полу, где и едят.

Для надсмотрщиков, полицейских и старших мастеров существует особая прекрасно оборудованная столовая. Почему же Форд не устраивает такой же столовой для всех рабочих? Это не экономия. Это особый способ управлять. Платить надсмотрщикам больше, чем рабочим, Форд не хочет. Это не входит в его расчеты. Но чем то их выделить надо. Сделать из них послушное орудие для выматывания всех сил из рабочих входит в расчеты Форда и он их выделяет в отдельную, прекрасно оборудованную столовую.

Бесцеремонность увольнения рабочих дошла у Форда до грандиозных размеров. Тысячи рабочих не знают еще утром, что вечером они очутятся на улице. И все же тысячи рабочих стремятся попасть к Форду. Это объясняется тем, что работа у Форда до максимума механизирована и потому любой рабочий в полчаса может примениться ко всякой работе.

В последнее время безработица приняла такие размеры, что уже с 11 час. вечера голодные безработные становятся перед дверями фабрики и ждут до утра своей участи. А утром (увы!) вывешивается объявление: „Сегодня никакой работы“. Голодные продолжают стоять. Появляется полиция и резиновая палка начинает гулять по спинам не желающих расходиться рабочих.

„Я попрощался с моими проводниками и вышел за ворота завода, — пишет Толлер. Рабочие уходили с работы. Я всматривался в их лица. Вид их был утомленный, выжатый“.

Рационализация имеет огромное значение для производства. Но рационализация капиталистическая, основанная главным образом на выжимании последних сил у рабочих, превращает человека в машину. С американской рационализацией нам никак не по пути.

Л. Баржанский

ПОКУПАЙТЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА

Постановление Совета Народных Комиссаров Союза ССР

О ВЫПУСКЕ АВТОМОБИЛЬНЫХ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ под АВТОМОБИЛИ ПРОИЗВОДСТВА 1931—1934 ГОДОВ

В ЦЕЛЯХ усиления средств, вкладываемых в автостроительство, и облегчения колхозам и другим кооперативным и общественным организациям и отдельным трудящимся, нуждающимся в автотранспорте, приобретения автомобилей Совет Народных Комиссаров Союза ССР постановляет:

1. Разрешить Всесоюзному объединению автотракторной промышленности (ВАТО) выпустить автомобильные обязательства, дающие право их владельцам на получение легковых и грузовых автомобилей производства 1931—1934 годов.

2. Автомобильные обязательства выпускаются на общую сумму в 31 785 000 рублей четырьмя выпусками: первый и второй на сумму в 10 595 000 рублей каждый; третий и четвертый на сумму в 5 297 500 рублей каждый.

3. Каждый выпуск автомобильных обязательств делится на две серии. Обязательства первой серии выпускаются стоимостью в 1850 рублей и дают право на получение легковых автомобилей. Обязательства второй серии выпускаются стоимостью в 2800 рублей и дают право на получение грузовых автомобилей.

4. Каждый из первых двух выпусков состоит из 2 700 обязательств первой серии на сумму в 4 995 000 рублей и из 2 000 обязательств второй серии на сумму в 5 600 000 рублей.

Каждый из последних двух выпусков состоит из 1 350 обязательств первой серии на сумму в 2 497 500 рублей и из 1 000 обязательств второй серии на сумму в 2 800 000 рублей.

5. Все четыре выпуска автомобильных обязательств выпускаются 1 марта 1930 года.

Срок обязательствам первого выпуска наступает 1 марта 1931 года.

Срок обязательствам второго выпуска наступает 1 марта 1932 года.

Срок обязательствам третьего выпуска наступает 1 марта 1933 года.

Срок обязательствам четвертого выпуска наступает 1 марта 1934 года.

6. Автомобильные обязательства, оплаченные полностью, предъявляются при наступлении их сроков Всесоюзному объединению автотракторной промышленности для обмена на автомобили.

Всесоюзное объединение автотракторной промышленности обязано в течение трех месяцев со дня предъявления ему такого обязательства выдать владельцу обязательства автомобиля.

7. Всесоюзное объединение автотракторной промышленности не в праве требовать от владельца автомобильного обязательства оплаты, если цена автомобиля в день его выдачи будет превышать нарицательную стоимость обязательства.

8. Если цена автомобиля в день его выдачи будет ниже стоимости автомобильного обязательства, то Всесоюзное объединение автотракторной промышленности, одновременно с выдачей автомобиля, возвращает владельцу

обязательства разницу между нарицательной стоимостью обязательства и ценой автомобиля.

9. Реализация автомобильных обязательств начинается 1 марта 1930 года и заканчивается 1 июня 1930 года.

10. Продажа автомобильных обязательств первого выпуска производится с рассрочкой платежа на один год. При рассрочке нарицательная стоимость обязательства должна быть покрыта четырьмя разными поквартальными взносами (до 1 июня, до 1 сентября, до 1 декабря 1930 года и до 1 марта 1931 года).

11. Продажа автомобильных обязательств второго выпуска производится с рассрочкой платежа на два года. При рассрочке нарицательная стоимость обязательств должна быть покрыта восемью равными поквартальными взносами (до 1 июня, до 1 сентября и до 1 декабря 1930 года, до 1 марта, до 1 июня, до 1 сентября и до 1 декабря 1931 года и до 1 марта 1932 года).

12. Продажа автомобильных обязательств третьего выпуска производится с рассрочкой платежа на три года. При рассрочке нарицательная стоимость обязательств должна быть покрыта двенадцатью равными поквартальными взносами (до 1 июня, до 1 сентября и до 1 декабря 1930 г., до 1 марта, до 1 июня, до 1 сентября и до 1 декабря 1931 г., до 1 марта, до 1 июня, до 1 сентября и до 1 декабря 1932 г. и до 1 марта 1933 года).

13. Продажа автомобильных обязательств четвертого выпуска производится с рассрочкой платежа на четыре года. При рассрочке нарицательная стоимость обязательств должна быть покрыта шестнадцатью равными поквартальными взносами (до 1 июня, до 1 сентября и до 1 декабря 1930 года, до 1 марта, до 1 июня, до 1 сентября и до 1 декабря 1931 года, до 1 марта, до 1 июня, до 1 сентября и до 1 декабря 1932 года, до 1 марта, до 1 июня, до 1 сентября и до 1 декабря 1933 года и до 1 марта 1934 года).

14. На суммы, внесенные в уплату за автомобильные обязательства, начисляется в пользу владельцев обязательств 6% годовых. Начисление процентов производится с учетом срока фактического взноса каждого платежа. Сумма причитающихся владельцу обязательства процентов засчитывается в счет последнего платежа за обязательство.

15. В случае неуплаты в один из установленных сроков очередного взноса владелец автомобильного обязательства лишается права на получение автомобиля.

Уплаченные взносы возвращаются ему по истечении трех месяцев со дня просрочки очередного взноса, при чем проценты на все эти взносы не начисляются.

16. Автомобильные обязательства выпускаются на имя приобретателя их. Передача автомобильных обязательств производится путем

соответствующих записей, производимых учреждением, продавшим обязательство.

17. Автомобильные обязательства передаются Всесоюзным объединением автотракторной промышленности для реализации Государственному банку Союза ССР на основании особого соглашения, утверждаемого Народным комиссариатом финансов Союза ССР.

18. Продажа автомобильных обязательств производится как в учреждениях Государственного банка Союза ССР, так и в других учреждениях по его поручению.

19. В случае предъявления автомобильных обязательств первого выпуска после 1 марта 1934 года, обязательств второго выпуска после 1 марта 1935 года, обязательств третьего выпуска после 1 марта 1936 года и обязательств четвертого выпуска после 1 марта 1937 года автомобили не выдаются. В этом случае обязательства погашаются наличным деньгами по их нарицательной стоимости.

20. Для получения нарицательной стоимости автомобильных обязательств наличными день-

гами устанавливается срок в десять лет, считая со дня наступления срока обязательства.

По истечении этого десятилетнего срока владельцы автомобильных обязательств теряют право на получение причитающихся сумм.

21. Инструкции по реализации автомобильных обязательств и о порядке их погашения вырабатываются Всесоюзным объединением автотракторной промышленности по соглашению с Государственным банком Союза ССР и утверждаются Народным комиссариатом финансов Союза ССР.

Председатель Совета Народных Комиссаров
Союза ССР

А. И. Рыков

Управделами Совета Народных Комиссаров
Союза ССР и Совета Труда и Оборона

Н. Горбунов

Москва, Кремль, 28 февраля 1930 г.
(„Известия ЦИК“ от 1 марта 1930 г.).

Б И Б Л И О Г Р А Ф И Я

„Автогигант“. Печатная газета рабочих и служащих Нижегородского автозавода № 1 от 7 февраля 1930 г. Тираж 3 000.

ЖИЗНЬ всякого предприятия, как известно, лучше всего познается по материалам стенгазеты. Огромное строительство Нижегородского завода, приковавшее к себе внимание советской общественности, вызвавшее ряд статей и дискуссий в нашей общей и специальной прессе, до сего времени не имело своей печатной газеты, т.е. того органа печати, который освещает внутреннюю жизнь строительства.

Мы приветствуем выход в свет первого номера „Автогиганта“ и можем только пожалеть, что он вышел в феврале, а не месяца два-три раньше.

Газета „Автогигант“, несмотря на некоторое парадное содержание первого номера, берет сразу быка за рога. Газета начинается с лозунга: „В пятнадцать месяцев построить завод“. Конференция строителей автозавода дала обещание ЦК ВКП(б), что строительство завода будет закончено в срок, т.е. в 15 месяцев. Мы это запомним.

Газета в большой мере посвящена самокритике. Мы узнаем из нее такие факты: из 3 857 человек соревнуют только 314. Соревнующиеся, между прочим, из-за сплошной неграмотности или малограмотности не в состоянии были сами даже составить договор. Воспитательной работы с ударниками не ведется. Среди рабочих наблюдаются контрреволюционные и кулацкие настроения. Рабочком почти ничего не делает.

Дальше газета вскрывает бытовые язвы. Выясняются гнусные дела. Целый барак рабочих принудил работницу-уборщицу к половой связи, на что администрация не обратила никакого внимания. На строительстве наблюдались случаи пьянства, хулиганства и антисемитизма.

Следующая страница „Автогиганта“ посвящена случаям разгильдяйства, головотяпства и художествам на строительстве; газета приводит ряд конкретных примеров. Необходимо, чтобы хозорганы и профсоюзы обратили внимание на этот важнейший участок социалистического строительства.

Издана газета хорошо и грамотно. Хорошо расположен материал и подобраны заголовки.

Недостатком газеты является то, что в ней почти ничего нет о работе Автодора, о задачах общества. Кроме того, газета совершенно не знакомит рабочих ни с перспективами нашего автостроения, ни даже с планами производства самого Нижегородского автогиганта.

Нам кажется, что в следующих номерах газета должна исправить эту ошибку и начать систематически знакомить рабочих с планами и целями строительства.

К числу недостатков газеты нужно отнести также не совсем удачно подобранные иллюстрации.

В общем газета делает большое и нужное дело и от души желаем ей успеха.

Н. Белая

Редакция „За Рулем“ просит редколлегии всех печатных и многотиражных стенных газет при отделениях и на автопредприятиях присылать их для отзыва в журнал

Отв. редактор *Н. ОСИНСКИЙ*

Зав. редакцией *Н. БЕЛАЯ*

Издатель: Акционерное Издательское Общество „ОГОНЕК“