

ЗА РУЛЕМ

1932

ЖУРН-ГАЗ ОБЪЕДИНЕНИЕ



Содействие Автодора бесперебойному снабжению тракторного парка запасными частями поможет успеху третьей большевистской весны.
На снимке — отправка тракторных запасных частей в севу.



ТРУД МИЛЛИОНОВ ПОБЕДИТ БЕЗДОРОЖЬЕ

Предварительные итоги дорожного строительства, осуществленного с трудовым участием населения в 1931 г., иллюстрируют известный перелом на этом важнейшем хозяйственно-политическом участке социалистического строительства. 280-миллионная программа 1931 г. по далеко неполным данным выполнена, правда, лишь на 53,8%, но она дала дорожному хозяйству вложения населения 154 млн. руб. против 20—25 млн. рублей в 1930 г. Дополнительные непроверенные данные только по РСФСР повышают итог 1931 г. на 37 млн. руб., поднимая выполнение по Союзу до 66%.

Лучшие показатели дает Закавказье, выполнившее 98% программы; сильно отстали Таджикистан (2%) и Туркмения (13%).

По неполным сведениям четырех республик (РСФСР, ЗСФСР, БССР, УССР) дорожные работы в порядке трудового участия населения составили 25 366 тыс. трудо-дней, 10 104 тыс. подвод-дней и 3 670 трактор-дней. Силами населения построено 13 320 км грунтовых дорог, 627 км дорог с каменной одеждой и 214 808 пог. м мостов; отремонтировано 60 566 км грунтовых дорог, 14 445 км дорог с каменной одеждой и 144 948 пог. м мостов.

Эти цифры характеризуют значительный успех, достигнутый в результате роста политической активности трудящегося крестьянства—успех не только хозяйственного, но и политического значения.

Опыт 1931 г. ярко показал, что успешное выполнение программы дорожного строительства с участием населения возможно только в условиях активной помощи и участия всей советской общественности, и в первую очередь о-ва Автодор. Там, где этого обстоятельства не учли, результаты оказались плачевными.

Наряду с Чувашией, Нижегородским краем, Ленинградской областью, Кара-Колпакией, Марийской областью, Средне-Волжским краем и Грузией, сумевшими поднять значение дорожного строительства на высокую политическую ступень, и, применяя общественные формы организации труда, выполнить и перевыполнить программу работ с участием населения,—Казакстан, Крым, Нижняя Волга, Северный Кавказ, ЦЧО и ряд других районов Союза закончили 1931 г. позорным провалом.

В этом провале виновны в значительной мере и местные организации Автодора.

Значительную роль в переломе, происшедшем в 1931 г. в дорожном строительстве с участием населения сыграла беспощадная борьба, которая велась при активной поддержке Центрального совета Автодора против искажений основной сути закона; они выражались, главным образом, в попытках заменить натуральный труд населения денежными взносами, неверии в возможности плана, в попытках снизить размеры определенных правительством контрольных заданий.

К сожалению, ряд местных организаций Автодора плелся в хвосте этих настроений. Ряд районов Союза, упорствовавших в своих принципиальных ошибках, не смог ликвидировать уже намечившегося прорыва и закончил строительную программу с низкими показателями.

Удельный вес дорожных работ с участием населения в общем плане дорожного строительства значительно возрос: с 25% всех вложений в дорожное строительство по наметкам пятилетки

Труд миллионов победит бездорожье	1
Завод им. Сталина осваивает свою запроецированную мощность	3
Инж. Г. ГУЛЯЕВ—Как устроен грузо- вик „АМО-3“	4
Проф. К. Купренюв—Автодорожцы села должны овладеть техникой строительства дорог низкой сто- имости	10
Арк. МЛОДИК—Подготовка к дорож- ному сезону недостаточна	13
За систематическую борьбу с ава- рийностью	15
Инж. А. КОРОСТЕЛИН—Новые меха- низмы сцепления	18

Л. МИХАЙЛОВСКИЙ—Как восстано- вить пальцы поворотных кулаков „Форда А“ и „АА“	21
А. П.—Новый быстроходный дизель- мотор	22
Ю. Д.—Устройство нового „Форда“ модель Т	25
Новости мировой автодорожной тех- ники	26
Техническая консультация	28
Рабселькоры-автодорожцы пишут	29
На общественный суд	32
В номере 46 иллюстраций	