

25-26

# ИМЭННА

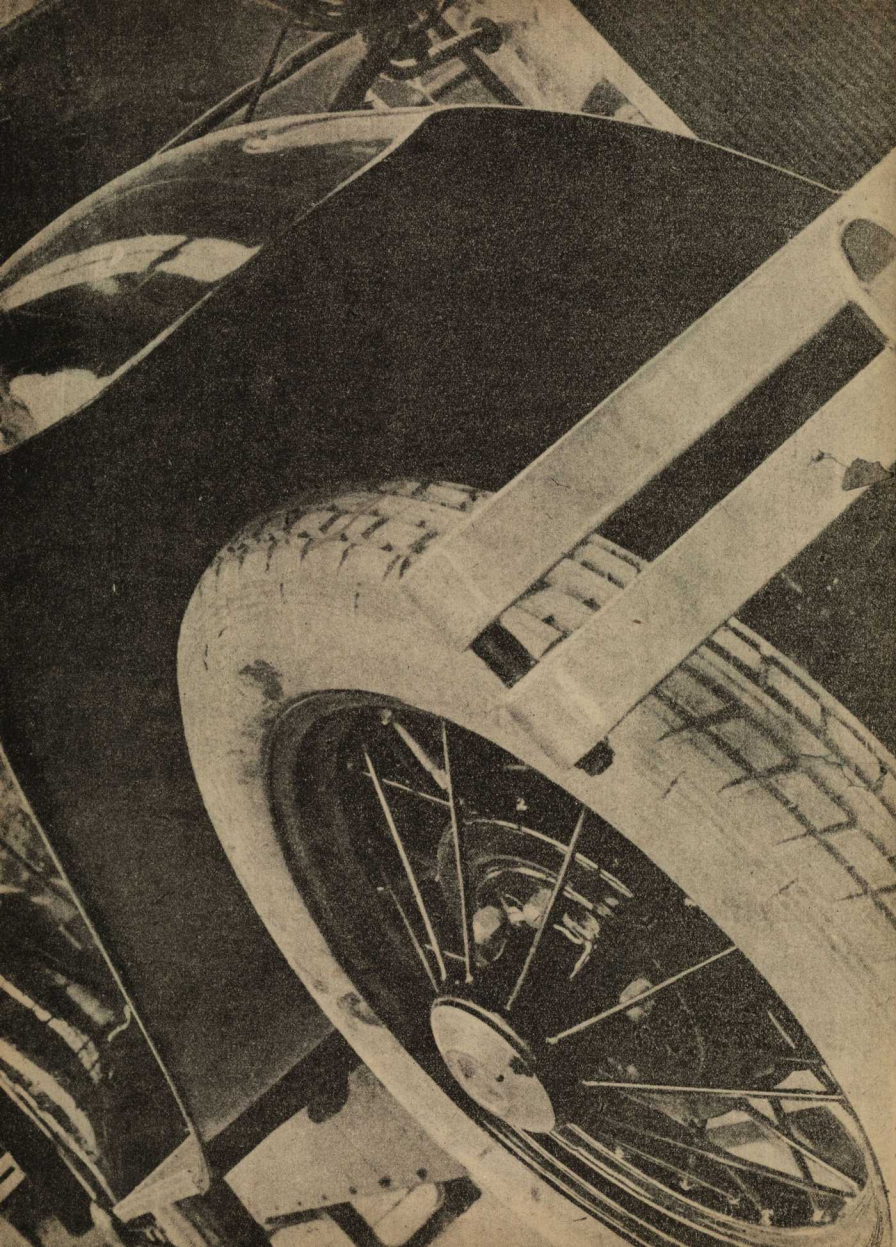


2 мая 1930 года  
был заложен  
первый камень  
фундамента  
**автозавода**

**1 ноября**  
**1931 года**

**автозавод будет пущен!**





6 Т а и  
**смена** № 25-26 сентябрь 1931 года

пролетарии всех стран, соединитесь!

литературно-художественный и общественно-политический иллюстрированный журнал рабочей молодежи

орган ЦИ и МИ ВЛКСМ

Изд. ОГИЗ—МОЛОДАЯ ГВАРДИЯ

ответственный редактор: РЕДКОЛЛЕГИЯ

Адрес редакции: Москва, центр, Б. Чернышевский пер., д. 6, тел. 5-87 03



Фото В. Игнатьев

**КОГДА ПОСАДИМ СССР НА АВТОМОБИЛЬ,  
А МУЖИКА НА ТРАКТОР,—**

пусть попробуют  
догнать нас

почтенные капиталисты,  
кичащиеся своей „цивилизацией“.

**МЫ ЕЩЕ ПОСМОТРИМ,  
какие из стран можно будет тогда определить  
в отсталые  
и какие в передовые**

И. Сталин

# завод построен

## смонтируем его и пустим в строй

А. Ильин

Один из крупнейших гигантов из колонны «18»—Нижегородский завод через 60 дней поступает в эксплуатацию.

Для комсомольцев, для всех рабочих завода дорога сейчас каждая минута. Все живут тем, чтобы выполнить классовой долг—дать завод к 1 ноября.

Комсомолья Австрия под руководством партийной организации добилась огромных успехов на первом этапе борьбы за Автострой. Уже работают станции в ряде цехов—инструментальном, штамповом, ремонтно-механическом, дереводелательном. Смонтированы подстанции. Форсированным темпом идут строительные работы на оставших участках.

Перед комсомолом Австрией стоят теперь новые, огромные задачи. Организация должна научиться гибко перестраивать свой ряды. В цехе, где сегодня работают строители,—завтра придут монтажники. И с первых же дней монтажа комсомольская ячейка должна занять свое место в цехе, бороться за качество монтажа, за подготовку цеха к вступлению в строй.

Комсомольская организация Австрия уже имеет небольшой опыт борьбы за монтаж. Комсомольская бригада во главе с мастером-комсомольцем Андреевичем и комсомольцем-инженером Русовым провела быструю проверку и очистку моторов и обеспечила своевременное проведение электромонтажа в инструментальном и штамповом цехах. Комсомольский батальон в неурочное время работал по монтажу оборудования. Для успешного выполнения монтажных работ были использованы авто-и электро-кары. Через планово-оперативные группы комсомольские ячейки вели решительную борьбу за правильное планирование монтажных работ, привлечение к конкретной обстановке (изменения в плане из-за замены американского оборудования—германским и др.).

Всего этого—недостаточно. В производстве монтажных работ имеется ряд крупных недочетов. Были случаи неправильной установки станков, своевременно не предупредленные. Были и поломки. Сверху увязки между собой такелажные и монтажные работы—оборудование для одного цеха завозят в другой, теряют ящики с драгоценным инструментом и др. Комсомольцы-монтажники не охвачены технической учебой. Социалистическое соревнование и ударничество не стали меодом последней работы армии монтажников, ратующей на Автострое с каждым днем. Комсомольские ячейки слабо реагируют на промахи и недочеты в ходе монтажных работ и не вооружены планами, знанием места и срока монтажа того или иного оборудования. Основная задача комсомольцев Австрия в настоящий момент—взять упор на основные

заготовляющие цеха, всемерно ускоряя темпы окончания строительных работ, и одновременно развернуть широкий фронт борьбы за качественно высокий и технически правильный монтаж оборудования цехов, теплоэлектростанций и насосных подстанций. Наряду с этим надо готовить организацию к пусковому периоду, уже сейчас разработав структуру комсомола на действующем заводе.

Организуя бригадные и индивидуальное соревнование в производстве монтажных работ, выдвигая встречные планы по монтажу—надо добиться, чтобы цеха пошли раньше намеченных сроков. Транспортная рабочая молодежь, участвующая в борьбе за своевременный пуск автостроя, под руководством комсомольской организации должна обеспечить правильное размещение поступающего на площадку Австрия оборудования, бороться против поломок, небрежного отношения к драгоценному грузу; и т. д. Сигнальные контрольные посты комсомола должны давать знать о малейшей заминке на этом фронте.

Под руководством парторганизации комсомолом должен организовать технические заводские конференции. На этих конференциях выступать с докладами об опыте монтажа инженеры, техники, рабочие монтажники. Накануне этих конференций в заводской печати появляются тезисы докладов и освещаются достижения лучших бригад и отдельных ударников.

Борьба за кадры действующего завода, за их своевременное вооружение техническими знаниями, надо привлекать к производству конструкторов курсантов учебных баз. Товарищи будут знакомиться с устанавливаемым оборудованием, конструкциями отдельных механизмов, инструкциями к ним и одновременно—повышать свою квалификацию и расширять технический кругозор, непосредственно участвуя в монтажных работах. Каждый установленный станок должен иметь свой паспорт. Работа по паспортизации оборудования на Автострое проходит очень плохо. Дело комсомольской организации—взять под свой контроль этот важнейший участок хозяйственной работы. На эту работу надо бросить десятки комсомольцев специалистов и квалифицированных рабочих.

В пущенных цехах и мастерских задача заключается в том, чтобы овладеть схемой технического управления и правильно организовать труд.

Обеспечен ли вступающий в строй цех всеми необходимыми условиями? Техническими инструкциями? Чертежами? Материалами? Питьевой водой? Бытовыми устройствами? Все эти и десятки других вопросов должны

стоять перед комсомольцами Австрия. В их успешном разрешении—залог победы.

Сложное иностранное оборудование, устанавливаемое на заводе, требует высокой технической грамотности от каждого рабочего. Технический уровень рабочих, которые должны прийти к смонтированным станкам Автостроя—чрезвычайно низок. Учебные базы не сумели в достаточной степени дать курсантам тех знаний, без которых они не сумеют быстро овладеть зарубежным станком. Чтоб не повторять ошибок Сталинградского тракторного завода, комсомольская организация Австрия должна срочно создать во всех цехах и мастерских учебных баз технические кружки по профессиям. В этих кружках—изучать инструкции к станкам, паспорта, технические чертежи. При проведении этой работы надо решительно бороться с обезличкой. Пусть каждый фрезеровщик, токарь, сверловщик и т. д. точно знает свое рабочее место в цехе, свой станок, свою задачу. Все возможности для организации этой учебы—налицо: в заводоуправлении хранятся богатейшие архивы инструкций к американским и германским станкам. Надо взять эти инструкции и перевести их, напечатать, дать в руки каждому кадровику. За это отвечает комсомол Австрия.

Одновременно с этим, по примеру Уралмострой, надо наладить под руководством опытных мастеров специальное производственное обучение на работающих участках. Это значит—уже теперь осваивать механизмы, овладевать технологическим процессом.

Все должно быть мобилизовано на службу технической пропаганде: красные уголки, культурабата в бараках, кино, радио и т. д. Задача заключается в том, чтобы использовать все силы, все возможности—мобилизовать комсомольцев специалистов, иностранных рабочих, итровский общественность. Во чтобы то ни стало в ближайшее время надо отпечатать и распространить среди кадровых завода справочники по цехам, популярные книжки, знакомящие с оборудованием, системой непрерывного потока и организацией труда на действующем заводе.

В то же время чрезвычайно важно организовать прием кадровых квалифицированных рабочих, мобилизованных на Автострой. Этим рабочим надо обеспечить лучшие жилищные и культурно-бытовые условия.

По-большевистски выполняя все эти новоявленные задачи, формируя одновременно отряд низовых комсомольских работников для действующего НАЗ, комсомольская организация Австрия должна добиться и добиться решающих побед.

**необходимо сосредоточить внимание партийных, профсоюзных и хозяйственных организаций Австрия и Нижегородского края**

**на своевременном проведении монтажных работ, пуске завода**

**и овладении технико-производственными процессами нового завода.**

**Добиться четкой согласованной работы различных строительных организаций (прокладна водопровода, электронабеля, отопления и т. д.)**

**и улучшения технического руководства ими.**

**Обязать Автострой своевременно обеспечить**

**проемтами,**

**рабочими чертежами**

**и другими материалами строительные**

**и монтажные работы**

ЦИ КВ(6)

# первые покупатели

михаил гольдберг



НАР.  
ПНЕВМАТИЧЕСКОЕ СВЕРЛЕНИЕ  
ТАВРОВЫХ БАЛОН

Завку на первый автомобиль, снятый с конвейера Нижегородского автозавода, сделали обитатели барака № 4 арматурного двора Автостроя—молодые члены коммуны «Металлист», работающие по установке конструкций и монтажу перелетов. Единогласным решением всех членов коммуны создавался специальный фонд для покупки этого автомобиля из тех процентных отчислений, которые шли на культурные нужды. Разногласия возникли по вопросу об использовании будущего приобретения.

Маруся Щипелова, которую все звали «Миша» за боевой мальчишеский вид и провоздежные брюки, отставала культурно-разлекательную роль автомобиля в быту коммуны: сидеть на прогулке по выходным

дням, делать шэфские налеты в кохозы и т. д. Как и многие другие девушки коммуны, Маруся хотела всемерно упрочить сложившуюся обстановку, эту дружную трудовую жизнь коллектива, с которым связала она свою бездомную судьбу.

Ребята относились несколько критически к марусиным планам. Если уж использовать автомобиль, то по линии производственной: перебрасывать бригады, подвозить к месту работы материал—рамы, шайбы, гайки, шпильки. Но ведь монтажным работам скоро конец. Переквалифицироваться? Это будет неправильно. Стране нужны квалифицированные установщики, верхолазы, перелетчики. Да и сами они разве не мечтают о Челябинском тракторострое, разве не набра-

## Диванщица борьбы комсомола за автозавод

1. Вереница неразгруженных баржей успела вырасти до середины Оки. Баржи ждали выгрузки; завод же требовал пицци—гранулы, песок, цемент, бута, тесу. Но рабочей силе не хватало. Партийный комитет вынес решение: создать из комсомольцев ударную бригаду и отправить ее в гавань для ликвидации провала. Двадцать человек были мобилизованы

со всей стройки и брошены в гавань. Группа молодежи, во главе со слесарем завода «Двигатель революции» Переходниковым, и была призвана осуществить большевистские темпы в работе гавани. Эти 20 чел. с первых дней показывали героические образцы работы. В нее вступали новые отряды комсомольцев. Ребята повели беспощадную борьбу с равнодушием. Ударной работой комсомольцы сокрушили ста-

родивший обычный артеак—получать «дождевые» (за работу под дождем). Во время дождя в гавани по склонидам тонули вереницы ударных комсомольцев. Ударная работа в дождь вызвала насмешки несознательной части рабочих.

Июль 1930 г.

(Продолжение на 6 стр.)

связывают с жадностью на каждую газетную заметку о Челябинске? Узнали по ударной работе на Автострое—и туда, на Урал, показать темпы, поднять квалификацию Вот, где пригодится автомобиль!

С особым подъемом говорил о Челябинском Илья Илюшечкин, статный, бокастый, веселый Иша, поэт и футболист, лучший ударник коммуны, ставший со своей группой 180 рам в день при норме в 80. Возвратись с работы в барак—натянул свою полосу, блеуа с черным майку, а на ноги—футбольные боты, расчесав перед обломком зеркала кудри, он выходил, неслось из его глаза, в общую комнату, где Кавочка (хозяйственный диктор) развела по тарелкам щи.

Девушки смотрели на него с нежной гордостью. Им было все-таки нежно даже отчаянного Ишку, непрактичного, подбивавшего ребят на какую-то далекую поездку в то время, когда была возможность остаться здесь, перекалывающими металлы, получать отдаленную комнату в соседнем и зажить уютной домашней жизнью.

Впрочем, что же, Иша—он парень, все все ничем. Вот им, девушкам, никак не выйдет поехать в Челябинск. Может быть, одна Поля Пагудина и решится—она уже теперь работает параше с ребятами и не боится высоты. А у них у всех какая квалификация? Подоспели, чернорабочие. Им нужно устроиться здесь.

Тревожные мысли о курсах перекалывающей, где уже месяца три не возобновлялись занятия из-за отставания хода стройки, грустными тенями ложился на лица девушек.

Этот свойский парень приехал со Сталинградского тракторного с дрыжлой, перевезавший веревками старенькую корзиночку, на дне которой хранилась почтовая грамота, выдана Масленникову Ивану за ударную работу в германской бригаде Ватулина. И теперь он согласен был ехать с ребятами в Челябинск.

Впрочем, в хороших качествах Ивана Илюшечкин убедился не сразу. Сперва Масленников всех настроил против себя. Зимой собирали конструкции, Масленников был бригадиром ударной бригады металлистов. В тридцатиградусные морозы, когда работать на конструкции из механо-сборочном не было никакой возможности и все возвращалось в барак, Масленников оставался со своими ребятами раскапывать из-под снега детали, чтобы подготовиться к завтрашнему дню. А иногда бригада не садилась с конструкцией и продолжала ставить ригели в морской тишине брошенного цеха.

— Мутный парень,—говорили в барак о Масленникове,—хочет себя провистать... Э-э, ударник, удаецкая, сукин сын!

Так говорили об Иване, брызка ненавистно, бригадир Гуров и его друзья. Они пришли на стройку компанией, работали вместе, крепко держались друг за друга и зашатали больше всех бригад. С мастерами Гуров был в приятельских отношениях, и они давали ему лучшие участки.

Илюшечкин был уверен, что Иван завидует Гурову и хочет выслужиться перед администрацией. Так объяснял действия Масленникова в барак.

Илюшечкину казалось справедливым это объяснение. Он улаивал в нем отзвуки той привычной житейской правды, к которой привык дома, в деревне.

— Как хотите, ребята,—говорил Гуровым,—нам жизнь дороже. Мы слышим из депо за двадцать дней заочить чех?

Бскоре они замолчали. Тяжелые обвинения заторопили со страниц газеты «Автоматинг». В барак узнали про истинное лицо гуровской бригады. Это было лицо врачей и предателей.

В барак узнали, как «чубуають» у Гурова конструкции. Как вместо пяти тонн высказывала цифра «десять», как легко повышался заработок бригады, создавая иллюзию высокой производительности труда.

Тогда же в барак читали маленькую бумажку со слепыми синими буквами, которую Масленников прикрывал к доске объявлений:

**СЛУШАЙТЕ!** На сегодняшний день мы имеем повороте пятно, лежащее на металлах, мы имеем недоустье вальное, как прорыв на 35 процентов по механо-сборочному. Для ликвидации этого прорыва мы, бригада Масленникова, в количестве 10 человек

**ПОСТАНОВИЛИ:** объявляем с сегодняшнего дня ударный месячник, им одного прогугла. С сегодняшнего дня мы обявляем приложить все усилия как к окончанию механо-сборочное с срок, а так же досрочное пункту завода... Также вызываем всех металлистов, у которых имеется пролетарские чутые и сознательность, последовать нашему примеру. Тем самым мы сможем себе то повороте пятно, докажем стальную волю металлистов всем врагам и вытикам, не вершим в темпы и победу над трудностями.

Рабочий класс умест боится и будет бороться со всеми трудностями и выйдет над ними победителями.

Илюшечкин был уверен, что Иван завидует Гурову и хочет выслужиться перед администрацией. Так объяснял действия Масленникова в барак.

Илюшечкину казалось справедливым это объяснение. Он улаивал в нем отзвуки той привычной житейской правды, к которой привык дома, в деревне.

— Как хотите, ребята,—говорил Гуровым,—нам жизнь дороже. Мы слышим из депо за двадцать дней заочить чех?

Бскоре они замолчали. Тяжелые обвинения заторопили со страниц газеты «Автоматинг». В барак узнали про истинное лицо гуровской бригады. Это было лицо врачей и предателей.

В барак узнали, как «чубуають» у Гурова конструкции. Как вместо пяти тонн высказывала цифра «десять», как легко повышался заработок бригады, создавая иллюзию высокой производительности труда.

Тогда же в барак читали маленькую бумажку со слепыми синими буквами, которую Масленников прикрывал к доске объявлений:

**СЛУШАЙТЕ!** На сегодняшний день мы имеем повороте пятно, лежащее на металлах, мы имеем недоустье вальное, как прорыв на 35 процентов по механо-сборочному. Для ликвидации этого прорыва мы, бригада Масленникова, в количестве 10 человек

**ПОСТАНОВИЛИ:** объявляем с сегодняшнего дня ударный месячник, им одного прогугла. С сегодняшнего дня мы обявляем приложить все усилия как к окончанию механо-сборочное с срок, а так же досрочное пункту завода... Также вызываем всех металлистов, у которых имеется пролетарские чутые и сознательность, последовать нашему примеру. Тем самым мы сможем себе то повороте пятно, докажем стальную волю металлистов всем врагам и вытикам, не вершим в темпы и победу над трудностями.

Рабочий класс умест боится и будет бороться со всеми трудностями и выйдет над ними победителями.



лучший ударник коммуны «металлист»—инженером в. илюшечкин, премированный коммуной постомом.

Поднимается, растет завод и каждый день его жизни отмечен цифрой в сводке. Как отметить рост человека? Заключен механо-сборочный и металлисты переходят на кузнечий. Недостает болтов—стоит работа.

— Яков,—говорит Масленников Илюшечкину,—надо достать болты. Сходи в котельную.

Какое дело Илюшечкину до того, что нет болтов? Пусть об этом заботится администрация. А он идет. И возвращается с вилком на спине—есть болты, выкруты без дела, а тут протавишась... разве не безобразие?

Весной у всех поргепались валенки, ботинок не выдавали. Грозилась ребята не выйти на работу. Каждое утро, сходя на койке в полудные прохлады барак, Илюшечкин обвязывал ноги длиннейшими и грязнейшими обмотками.

— Ребята, ша,—говорил он со вседневной злободушной улыбкой, тутую закручивая обмотку,—раз Масленников сказал, что буаут ботинок, значит, буаут. А буаунт нечего.

С тех пор Илюшечкин сдружился с комсомольским ядром коммуны—Масленниковым, Квашиним, Зайцевым. Сам он вступил в комсомол недавно. Уж было собрано строительство всех цехов, и коммуны должны были провести монтаж перелетов, одеть цеха, засунуть железные пугвицы в штенгелы и поскорее очистить место для стеклоцехов.

Работа качалась сразу в нескольких местах. В каждом пункте монтажа действовала группа в шесть человек. Пренняя бригада, охватывавшая все группы, еще существовала формально, но изнутри уже была взорвана этими новыми ударными шестерками. Групповые должны были возглавить социалистическое соревнование внутри бригады.

Группа, в которую входили Зайцев и Поля Пагудина, выбрала Илюшечкина своим вожаком.

Каждый вечер, возвращаясь в барак, групповые заносили на доску выработку. Илюшечкин стал реже улаивать. Если бы не распродытый Машпиретров—один бы выкалывал побольше этого. Но майора, чья задача была своевременно окрасить конструкции, безобразно медленно копошились, удаленные от земного око легкой кавалерии двенадцатиметровой высотой.

Коммуны-монтажники домали разрез, сплотившись о сонные спины Машпиретров. Они посылали вызов на социалистическое соревнование майрам. Молчалие. Тогда они шли на худшее и ставили перелеты, балансируя на еще непросохших штенгелях, рискуя сорваться вниз, на жаркую, загромазженную хламом, раскоровавшую землю стройки.

Илюшечкин выводит группу до сигнала. Они идут прямо к дереву. Илюшечкин выводит группу до сигнала. Они идут прямо к дереву. Илюшечкин выводит группу до сигнала. Они идут прямо к дереву.

Илюшечкин выводит группу до сигнала. Они идут прямо к дереву. Илюшечкин выводит группу до сигнала. Они идут прямо к дереву.

Илюшечкин выводит группу до сигнала. Они идут прямо к дереву. Илюшечкин выводит группу до сигнала. Они идут прямо к дереву.

Илюшечкин выводит группу до сигнала. Они идут прямо к дереву. Илюшечкин выводит группу до сигнала. Они идут прямо к дереву.

Илюшечкин выводит группу до сигнала. Они идут прямо к дереву. Илюшечкин выводит группу до сигнала. Они идут прямо к дереву.

Илюшечкин выводит группу до сигнала. Они идут прямо к дереву. Илюшечкин выводит группу до сигнала. Они идут прямо к дереву.

Илюшечкин выводит группу до сигнала. Они идут прямо к дереву. Илюшечкин выводит группу до сигнала. Они идут прямо к дереву.

Илюшечкин выводит группу до сигнала. Они идут прямо к дереву. Илюшечкин выводит группу до сигнала. Они идут прямо к дереву.

Илюшечкин выводит группу до сигнала. Они идут прямо к дереву. Илюшечкин выводит группу до сигнала. Они идут прямо к дереву.

Илюшечкин выводит группу до сигнала. Они идут прямо к дереву. Илюшечкин выводит группу до сигнала. Они идут прямо к дереву.

Илюшечкин выводит группу до сигнала. Они идут прямо к дереву. Илюшечкин выводит группу до сигнала. Они идут прямо к дереву.

увеличилось. 50 неорганизованных рабочих промывали в день 30 кубометров гравия, а 30 коммунаров промывали 60.

Июль 1930 г.  
(Продолжение на 7 стр.)

#### двенадцать борются инженера за автозавод

Работа комсомольцев в гравии нарушила все представления атлеса о прежних темпах. На американской гравнейке

обычно работало 50 человек. Коммуна Переходникова сперва поставила только 30, но рядовые комсомольцы мероприятия позволили снизить эту цифру до 30, причем выработка по промывке гравия не только не уменьшилась, но

— Стон!

Значит, Яна с ребятами подхватили раму. Можно минуточку передохнуть. Раньше Зайцев садился на землю, закручивая и успевая сделать несколько затяжек. Сейчас он не думает об этом. Курить? Заключают ребята. А кто за тебя раму подготовит? Торопись! И он сердито поглядывает на девушек, тихо перетаскивающих рамы со склада. Вперед, конечно, выстает Миша-Маруся в своем потешном брюках. Волна нежности вдруг захлестывает сердце Зайцева, и он роняет:

— Миша а... темня!  
Сверху летит веревка.

— Давай!

Вой циркулярки заглушает голос Илюшечкина. Зайцев запрокидывает голову: «не сорвался бы ребята...»

Поля Пагудина поет по штегелям, измазанная белыми. Всегда берет она за самую нудную, неинтересную работу. Илюшечкин замечал, как тщательно работает Пагудина. Девушка мучительно смазывала белыми штегеля. Выверала перелесты. Завинчивала импосты. Ребята делали это неохотно. То была черновая, незаметная, утомительная подготовка каждой победы.

Тогда Илюшечкин закрылся за Поей смазку и вывезер. Здоровенного Зайцева поставил подымать перелесты. Сам орудовал характер, артистически шнырял между железными балками. Акробатическая ловкость движений означала серьезнейшую рационализацию. Коммунары отказались от лесов. Это было предложение Илюшечкина. Стройка, задыхавшаяся от недостатка стройматериалов, сэкономила на этом несколько десятков тысяч. Монтаж прибрала ходу. Хорошо видит Илюшечкин сверху все земные дела. Вон сидит на груде досок Масленников и выписывает накладную. Вероятно, веревку нужно сменить или как не хватает? А у них веревка цела? Шпатель веревку Илюшечкин, ставит раму и внезапно вспоминает стел; И без всякой причины он декламирует, не переставая ловко и быстро работать руками:

Мы с тобой разные братья...

Сезоны они опять дадут сто восемьдесят, если не будет задержки с импостами.  
Масленников направляется к группе Илюшечкина. У него есть действительное предложение насчет импостов. Надо положить конец этому безобразию, когда из-за каких-то угольников кто и дело задерживается монтаж перелестов главных цехов.

Стремительно надвигается осень. В незарытых цехах нельзя ставить и наладывать станки. Первого ноября завод должен пройти. Первого ноября завод должен пойти. Да, он снова испытывает радостное, необъяснимое чувство. Вокруг, в тумане этих незачищенных цехов, уже зародилась жизнь. Масленников вспоминает июньские дни прошлого года. Сталинград! Когда оживили старые станки, начались первая работа, тогда были готовы на все: дули по шестнадцати часов—дать ток и все! И здесь теперь то же самое.

— Яша!—кричит Масленников, задрав голову.—Хватит на сегодня?

— Нино надо,—отвечает сверху Илюшечкин.—Подождай маленько. Оно быстро спустается вниз. Нужны импосты. Сегодняшний скоро кончатся. Как быть?

— Надо послать соцлет комсомольцам ремонтно-механической,—озабоченно говорит Масленников.—В обе стороны накачать?.. Ты же поэт,—добавляет он, улыбаясь.

— Попробую,—забрызганно пунит глаза Яков.—Думаешь, поможет?

— Посмотрим. А тогда—в газету.

В пять часов группа спадает с конструкций. Поставлено сто пятьдесят рам. Перевыполнение задания на девятую процентов. Мало. Комсомольцы ремонтно-механической еще не прислали ответа на соцлет.

— Нуна бредет вдоль цеха. Там, у каменной пристройки, собирается еще бригада. Какая работа сегодня?

Грудовой день не закончен. Сейчас они возьмут в руки лопаты и носилки. Штурмовая декада. Три часа на черную работу ежедневно. В Веселый, ребята,—кричит бригадир Квашии,—будем дорогу для грузовиков делать... живи!

Пути в цеху зарождаются горами досок, арматуры, кирпича, земля изрезана глубокими ранами кана, всюду, мусор, щебен, огрызки дерева и железа.

Питомные «мерседесы» вывозят землю из кузнечного цеха, где громо ворчит, гудит дека, экскаватор «лоризи», роющий асфальт для гигантских паровых молотов. «Лоризи» недоволен: ему приходится терять драгоценные минуты, дожидаясь «мерседесов». Грузовик не хватает. Автозавод на опыте собственного строительства чувствует, до какой степени нужны стране автомобили. Грузовиком лезваст и к тому же им приходится делать огромный круг, отбить весь кузнечный и механо-сборочный, чтобы сбросить землю и вернуться к конву экскаватора. Каких-нибудь пятьдесят метров, усталыми кирпичом и накрытых землей, в пять раз сократят дорогу.

Коммунары делают эти пятьдесят метров. Раскрасневшийся Масленников стремительно мчит по доске тяжелой тачки. Девушки настилают тачки и носилки. Миша-Маруся и еще трое таскают кирпичи.

Квалифицированные ребята сидят на земле и укладывают кирпичи в ряд.

Покачивался, проходил первый грузовик по самодельной «аренке». Тяжелые колеса утрамбовывают землю, слегка прикручивая кирпичи. Шофер высовывается из будки и неодобрительно поглядывает со стороны:

— Эй, суботники, крепче надо!

— Гола, ребята, даже насыпей!—завет Илюшечкин, снова становясь на колени.

В это время подходит группа коммунаров, работавшая на прорыве в литейном.

— А, козастые еще,—ссыт они ироническими замечаниями,—а мы уж давно отработали...

Черные спешковья волно брошены на голые плечи. Ребята стоят, сложа руки на груди, синхронительно поглядывая на возно товарищей.

— Мы свое сдавали—довольно с нас.

Несколько минут присидевшие из литейной наблюдают.

Потом один отделяется от группы, сбрасывает спешковья и как бы невзначай берет лопату. Лениво сбрасывает спешковья, второй, третий...

— Даешь!

Песня вспыхивает внезапно. Илюшечкин меняет на ходу ногу и выпинает грудь.

— Раз, два, раз, два!

...Никто тут пройденного

у нас не отберет...

Бригада возвращается в барак. Позади, в промрайоне, заглохли огни над бетонным заводом. Здесь, в постке, темно. Песня вырывает людей из спичных коробок барakov.

...Выстроим к сроку

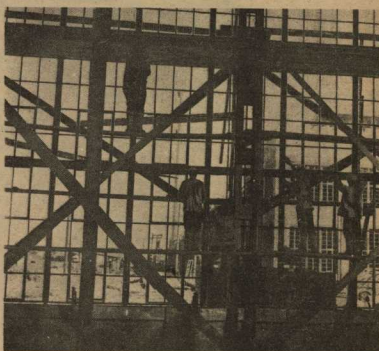
мы Автозавод!

Босые, обранные даже в колеблющихся по ветру рубахах, деревенские девушки, пришедшие к вечеру, чтобы идти гулять «на козлах», сонные пари с взлохоченными волосами—все сопровождают их взглядами. Спиные на воде у барakov поднимают головы.

Этот отряд и эта песня проходят сквозь вечерний поселок видением дня. То, чем жила день, ярый, полный пролета, что смыкается сумерками, душной барак, клопами и тоскливым всхлипыванием гармошки, снова встает над людьми.

— Чего не поеш... лишенка, кто ли?—подзадоривает Зайцев идущую рядом Мишу-Марусю. Чего-то она опустела нос. Все свои автомобильные планы строит.

И Зайцеву хочется сказать Марусе то, что он сам очень хорошо понял: гвоздь не в том, чтобы коммуна получила автомобиль. Это—второстепенное. Дело в другом. Об этом говорит песня. Дело в том, чтобы добиться, сделать, снять с конвейера этот первый автомобиль... вот в чем дело.



### дневник борьбы комсомола за автозавод

**3.** Прорыв имелся на всех без исключения объектах. И самый злющий—деревянооблачный цех. Изучив обстановку, бартики и комсомол бросили туда производственную коммузу Сорочаня.  
29 коммунары (в том числе 18 комсомольцев) выжили!

— Не повним цеха, пока не ликвидируем прорыв на деревооблачном.  
И коммунары дрались с прорывами, как черти. Защелком первое время прорыва бригада самые худшие ребята. Но своим энтузиазмом, безаварийной реальностью работать, не считаясь во времени, коммуна показала себя на производ-

стве. Коммунары работали в цеху и чернорабочими, и бетонощиками, и плотниками, и арматурщиками (основная квалификация), работали на всех ответственных участках стройки.

Август 1930 г.

(Продолжение на 8 стр.)

# Шестерня

Иван Сучилин

Железные конструкции собраны в массивные корпуса цехов автомобильного гиганта.

Остались позади суровые бои зима 1930—1931 года, когда под замершей Окой штурмовые батальоны прокладывали туннель для гигантской трубы водопровода.

Скелеты цехов обросли кожей—стеклом. Уже пушены вспомогательные цеха: ремонтно-механический, ремонтно-кузнечный, инструментальный, штамповый. Разворачивается монтаж в других цехах. Устанавливаются и вывераются станки, привезенные из САСШ и Германии, и, выверенные, сдаются в эксплуатацию.

Первым по монтажу шел ремонтно-механический.

В цехе уже были установлены замечательные создания мировой техники—усовершенствованные фрезерные, строгальные, токарные и карусельные станки.

Как сотни других, прибыл на площадку Австроия из Германии сверлильный станок, но без электромотора. Решили дать советский мотор зарубежному станку. Для этого нужно было сделать цилиндрическую шестерню.

— Как сделать ее?—повис в воздухе перед монтажниками и надзачниками трудный вопрос. Сверлильный должен работать, а не просто запитать кусочек площадки в ремонтно-механическом, но... без шестерни, соединяющей станок с мотором-сердцем, он мертв. Как быть?

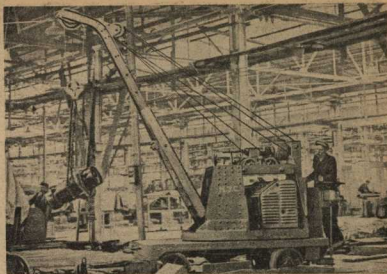
На помощь пришла германский зубофрезерный станок. Он может сделать какую угодно шестерню.

Но как обратиться с этим станком? Знающие это—в Германии, Англии, Франции, САСШ, а станок должен служать Совету.

Больше всех заговял над пуском станка тов. Бондарник, заведующий отделом наладок, который, будучи эмигрантом в САСШ, многому научился в области техники. Не хотел Бондарник мириться с мыслью, что станок будет саботировать дело и крепко влезал за него, пригласив на помощь квалифицированных мастеров—тов. Власова, старого рабочего, тов. Белевича, специалиста по шлифовке, и ударника тов. Дмитрия.

Но сил еще было мало. Станок прибыл без инструкций и упорно скрывал «секреты» обращения с ним. Пригласили еще двух—техника, тов. Шлесберга, очень молодого парня, который окончил механический техникум в Польше и три года за революционную деятельность практиковался в ауточной камере Мокшоловской тюрьмы, и тов. Буганова—инженера, окончившего в 1930 году Ленинградский Политехнический институт.

Эти двое жавро и окрестились на зубо-фрезерный, обработанные саучем переводить и укрепить полученные в институте знания.



инструментальный цех

Станок атакой встать было нельзя. Тогда его взяли в кольцо осады. Были пушены в ход все средства—опыт стариков и гибкость молодых практиков, подкрепленная сойдящей теоретической наукой. Станок ослеплял кругом, залезая внутрь, детально знакомился с его строением. Потом что-то взвешивали, собирали, записывали в блокноты, и наконец, осмотр был закончен.

Товарищи Шлесберг и Буганов написали исчерпывающую инструкцию: как пускать станок и работать на нем.

Испробовали. Станок, подчиняясь требованиям технической грамотной инструкции, пошел. На лицах коллектива (по количеству национальной) заиграли радостные улыбки.

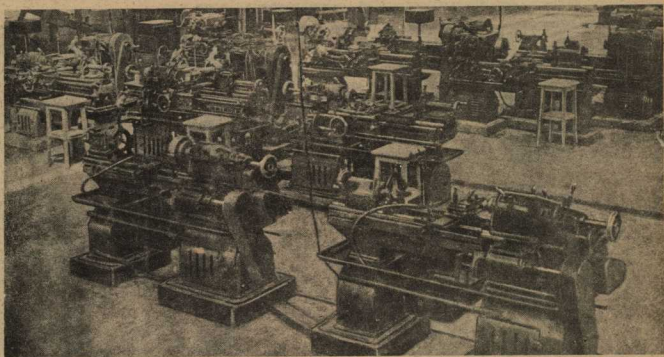
Станок был побежден.

Потом набросали чертеж цилиндрической шестерни, дали наряд станку, и он похороше заработал не вхолостую, а настойчиво вьедаясь в кусок стали.

Станок работал.

Через некоторое время шестерня в готовой виде была снята с зубо-фрезерного и передана неподвижному сверлильному. Сверлильный слетел вразгиб, пробудился от сначки, и так же, как и зубо-фрезерный, пошел на полный ход.

Так была изготовлена первая шестерня на Нижегородском автостанте, принесшая сразу две победы на фронте освоения иностранного оборудования.



смонтированные станки инструментального цеха

## двухдневной борьбы комсомола за автозавод

4. Внутри коммуны мы установили жесткую дисциплину труда, подняли на большевистскую высоту самовыражения в своих рядах.

Коммуна помогла другим комсомольцам в организации производственных коммун передатчей своего опыта. Знал, что комсомолец должен

вооружиться большевистской теорией, мы организовали бесперерывную работу полнотружца, охватывающего всех коммунар.

С августа месяца мы делаем антивидимости в нашей коммуне протам. Особый квартал вылезал в нашей среде стремление к еще большему напряжению в нашей работе, и, если администрация устанавливала задание на октябрь сде-

вать арматуры на каждого рабочего в день 400 кг, мы выставляли встречный — 725 кг, а выполняли—874 кг, т. е. 218% плана администрации и 120% нашего встречного (рапорт коммуны Сорочкина).

Октябрь 1930 г.

(Продолжение на 9 стр.)



# Мертвецы спорят с детройтец

статья а. с.

При капиталистической организации народного хозяйства автомобили являются достоянием только самого узкого круга богатых людей. Промышленность неслышно поставляет сотни тысяч автомобилей, но нищета массы народа задерживает развитие и вызывает крахи после нескольких лет „блестящего роста“

Ленин

Лучше и накурено в маленькой комнате заграничных командировок. За недостатком стульев нижегородцы расположились на столах. Они ждут.

Но вот в комнату вошел высокий человек с твердым взглядом. Решительный движением руки он словно смахнул ребят со столов и начал раскладывать перед собой красные книжки только что полученных заграничных паспортов.

— Походите пройдитеесь по городу, займитесь недвижимостью. Уделите все в назначенное время. Командировки ваши оформлены. Вперед было похороше, иностранные посольства полтора дня были закрыты и визы накладываются только нынче.

Нижегородцы стали один за другим, выбирали из комнаты, поглядывая на чужие паспорта, блестящие свежесю позолотой советского герба.

Партия за партией плывут через океан командированные. Вот уже второй год, как наши рабочие ездят на фордовские и другие автомобильные заводы в Америке и работают там, чтобы приобрести необходимые запасы для производства фордовской машины.

Группы специалистов давно уже изучают все подробности сложнейшего производства автомашины у Форда. Многие из них уже приехали обратно и вместе с вернувшимися рабочими заняты установкой оборудования на острожных цехах Автогоро.

Уже давно прислали из Америки огромные пакеты всевозможных чертежей для производства фордовской машины. Каждая деталь автомашины имеет свою «рабочую карту». В карте даны точные указания, из какого материала делать машину, сорта металла и способы его обработки.

И по каждой из таких карт у Форда уже работают наш советский человек, чтобы потом применить фордовский опыт у себя на Нижегородском заводе. Высоко-квалифицированные специалисты, уже изучившие фордовское предприятие, готовятся кое в чем передать американский образец применительно к нашим условиям. Нижегородский автозавод будет самым большим автозаводом в Европе. Из-за этого с ним можно поставить только два фордовских же завода: английский в Девенгем и немецкий — в Кельне. Но один еще не достроен, а другой — закрыт.

Автомобильные заводы Форда — величайшие в мире автомобильное предприятие. В лучшие годы его продукция перешагивала за два миллиона машин в год, а на центральных заводах у г. Детройта работало свыше 100 000 рабочих. Невозможно собрать в одном центре в течение года два миллиона автомобилей, наезд на них кузовов и отгрузить на железную дорогу, ибо для этого заводские здания должны были бы захватить немислимо пространство. Поэтому Форда уже давно стали строить как в Америке так и в Европе подсобные заводы, а в центре, у себя в Детройте, только изготовлять части и рассылать эти ящики по сборочным заводам. Это был единственный выход при столь огромной выработке.

Эту структуру фордовского автопроизводства мы переняли при строительстве нашего нижегородского автозавода. Мы уже выстроили автозаводские заводы: в Нижнем (Гудок Октябрь) и Москве (Камы).

Одновременно в Нижегородском заводе строились в Англии, недалеко от Лондона, фордовский завод таких же размеров. Но в то время как советской стране остро нужны машины с нового завода и все усилия направлены к тому, чтобы ускорить его пущ — английский завод Форда, уже погашивший 20 миллионов золотых рублей, оставлен недостроенным. Будто бы никак не морит деньги до материала под Темзой, чтобы положить фундамент для сычковой станции и для других тяжелых сооружений!.. Но кто поверит этим детским сказкам!..

Убытки потерпел и тракторный завод «Генри Форд и Сын» в Англии, выстроенный для того, чтобы снабжать тракторами не только Европу, но и Америку. Но официальные сведения, убытки происходят от двух причин: намеренного тяжелого обложения со стороны английских финансовых органов и улачка сбыта — завод заведен... откатыми от заказов на тракторы, так как фермеры неохотно платят.

И Форда не только терпит убытки — его выдают налоговыми и, наконец, протестуют. Автопромышленность любой страны имеет у себя страшного соперника, готового выместить на нем последние покупателя, последний кусок хлеба от рта. Так, в Италии Фордом был выдвинут земский успех под сборочную фабрику, итальянское правительство словесным распоряжением запретило стройку. Хотели до-

говорить с одной итальянской фабрикой, чтобы наладить сборку так, — правительство снова запретило.

Угрожающим образом складываются дела у Форда и дома. Низкое производство новой модели с 1928 года, он занял первое место в американской автомобильной продукции к концу этого года и до декабря 1930 года удерживал его за собою. Но затем он становится позади Шевроле, которого до этого превосходил в полтора-два раза. За первые пять месяцев 1931 г. продажи у Форда упали на 48,7 процента против первых пяти месяцев прошлого года.

Все эти факты являются хорошей иллюстрацией мирового экономического кризиса капитализма.

А было время, когда каждое ухудшение экономической конъюнктуры, каждый привнес кризиса только усиливало положение Форда, увеличивая его сбыт.

Но не стало теперь. Оставшись, правда, самым дешевым автомобилем, фордовская машина теперь уже не настолько дешево-автомобилей других марок, как была прежде. Экономический кризис, охвативший весь капиталистический мир, и области автопроизводства ударила Форда очень сильно. Пораженный небывалым снижением деятельности мирового гиганта индустрии, деловой мир буржуазных стран с направлением следит, какие шаги, наконец, предпримет Генри Форд, чтобы выйти из положения.

В противоположность «трудностям» Форда наши трудности заключаются не в сбыте, который обеспечен, а, наоборот, в расширении производства, которого надо добиться. Совкоз, колхозы, фабрики, учреждения требуют огромного количества машин, чтобы механизировать трудность, возникающую от недостатка транспорта в Совете. В 1930 году производство автомашин в СССР должно достигнуть 800 000 единиц. Наш Нижегородский гигант пока расписан на выпуск до 140 000 единиц в год.

В то время как капиталистический мир потрясен безработица, для нас основным вопросом является вопрос о кадрах. Каждый рабочий, идущий за океан на практику к Форду, несет с собой письменное задание, о выполнении которого он должен дать отчет. Вернувшись домой, эти рабочие будут готовить новые квалифицированные кадры автопроизводства.

дневник борьбы комсомола за автозавод

5. Привал баржи с песком, гравием и цементом. Но... баржи стоят не все рабочие вышны на разгрузку, а идти до утра не в наших интересах.

Однако кто станет разгружать баржу? Ответ один — комсомолы! Они ведь не раз выучили. Писать приказ? Нет. Достойно записки: «Бригаде Переходникова и бригаде Гуалина. Товарищи. Баржи стоят, рабочие не все пришли, нужно выгрузить. Помогите. От бригады Переходникова нужно 150 человек, от Гуалина — 100».

Полетел парочкой. У бригады Гуалина собрание. Занятия вручена. Гуалин бегаю читает.

Стой, ребята, на гавани стоят баржи, нужно выгрузить. Загружаем собрание и поймаем все, всей бригадой. — И через две минуты бригада двинулась в путь.

Коммуна Переходникова тоже готова. Узнали об этой бригаде. Агитация в Дувиничах.

— А что же мы, уже как? — И за Переходниковыми и Гуалиным появилось новое пополнение. Давно она не видела такой работы. Занимку быстро ликвидировали. 600 человек полу-или задание. Осталось 200. Что делать?

— Стоим, работы нет. Отправим ребят домой чтобы отгулять.

Домой не пойдем. Пускаем на рабон, будем разгружать вагоны. Выясняется, что нужна помощь бетоному заводу, промрайону, софтору и даже паровозному делу. Около 12 часов ночи начинается вкряки дождя, но никто не притянул и только теснее смыкались вокруг бригадиров, омаки, кто куда отправят.

Октябрь 1930 г.

(Продолжение на 10 стр.)

# ЧТО МЫ БЕРЕМ у Ford'a

А. Мерц

Нижегородский автозавод будет выпускать автомобили конструкции Форда двух основных типов: легковой и грузовой—полуторатонный; эти две машины имеют общие двигатель и управление.

Слабкая шасси грузовика и легкового автомобиля различных кузовов, автомобиль делают пригодным для самых разнообразных перевозок.

Различают следующие основные кузова: для легкового шасси—фэтон, крытая двухдверная и четырехдверная карета (тюдор и Форд), полугрузовик; для грузового шасси—платформа с откидными бортами, крытый фургон для перевозки пассажиров или грузов и др. Путем сдвояния заднего места (трехоска) мы можем увеличить грузоподъемность грузовой машины и ее способность проходить по плохим дорогам, что так важно в условиях нашей страны.

Нижегородский автозавод (НАЗ) будет выпускать ежегодно при работе в две смены при непрерывной неделе: легковых машин—60 000 штук и грузовых—80 000 штук.

Современный автомобиль, от которого требуются и большая скорость движения, и выносливость, и проходимость в условиях плохих дорог, и максимальная грузоподъемность при данной мощности двигателя и т. п., должен производиться из материалов высокого качества.

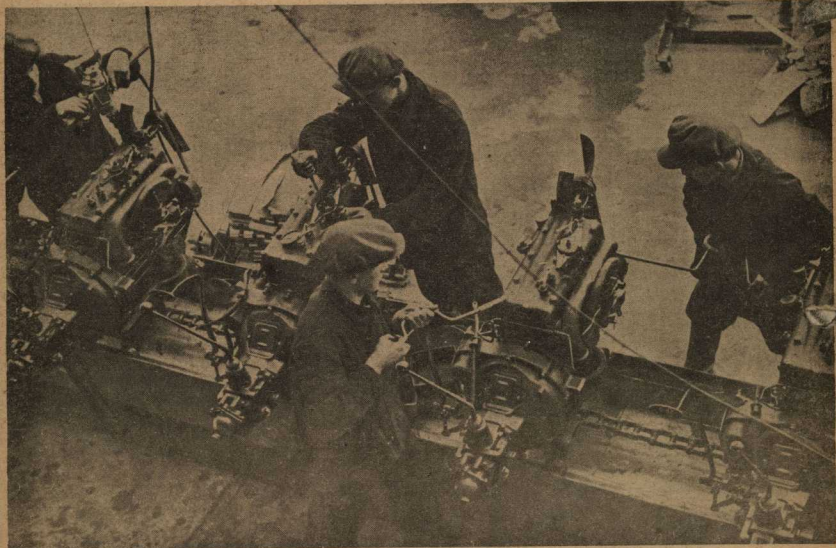
Американский капиталист Форд, стремясь к производству наиболее дешевого автомобиля, в то же время применяет на своих предприятиях материалы весьма высокого качества. С целью переноса в СССР того же принципа нашими специалистами были изучены у Форда подробно все требования, предъявляемые к материалам.

И в настоящее время заводы нашей союзной металлургии готовятся к доставке Нижегородскому автозаводу таких материалов (в первую очередь металлов), которые по своему качеству не должны уступать фордовским. В состав автомобильной Форда входит следующее количество отдельных частей: а) легковой автом. фэтон—6 682 штук, б) грузовой с кабиной шофера (без платформы)—7 812 штук.

Вначале Форд стремился, подобно другим автозаводам, производить на своих заводах все нужные ему части. Но опыт показал, что выгоднее и лучше передавать производство целого ряда частей автомобильного другим заводам. Последние путем концентрации у себя производства специальных частей для большой группы автозаводов могут дать лучшее качество при внимательной себестоимости (смежные производства).

НАЗ переносит этот опыт в Союз. Смежным производствам передаются следующие важнейшие изделия: шарикоподшипники, карбюраторы, болтосаморезные изделия, все электрооборудование автомобиля, шины, текстиль, стекло и др.

Основной Нижегородский автозавод будет работать в тесной кооперации с целым рядом заводов смежной промышленности и таким путем осуществлять высшую форму организации массового автостроения, оправданную опытом американской автопромышленности. Следует отметить, что только в условиях планового социалистического хозяйства эта форма может получить полное развитие.



у конвейера

дневник борьбы комсомолец за автозавод

6. Группа комсомольцев в 135 чел., бывших чернорабочих, окончивших вечерние трехмесячные курсы ЦИТ по специальности цеху и выпущенных на практику, в течение первого дня месяца своей работы под руковод-

ством американских рабочих превысила всеобщую норму кладки кирпича; их выработка за 8-часовой рабочий день выразится в 1.500 штук кирпича на человека. При этом их бригадир—американец заверяет: Наша группа через месяц достигнет 5—6 тыс. штук кладки кирпича на человека за 8-часовой рабочий

день; если мы этого не сделаем, значит, мы как камешки не годимся". И действительно, ежедневная выработка постепенно повышается. С 20 апреля с/г. к этой группе прикреплена еще 100 бывших цитовцев, а ватем еще 300 человек.

Март 1931 г.

(Продолжение на 11 стр.)

Производство всех частей автомобиля у Форда разбито на отдельные простейшие операции—до крайних возможных пределов (в программе НАЗ будет более 2100 операций). При этом отдельные операции по изготовлению каждой детали следуют одна за другой последовательно и без возвращения детали обратно на раз уже пройденное рабочее место, другими словами, процесс производства каждой детали идет прогрессивно, а ряд последовательно пройденных рабочих мест образует линию.

Линия, таким образом, является первичной низкой производственной единицей в массовом автостроении. Этот принцип организации производства в полной мере будет осуществлен и на Нижегородском автозаводе.

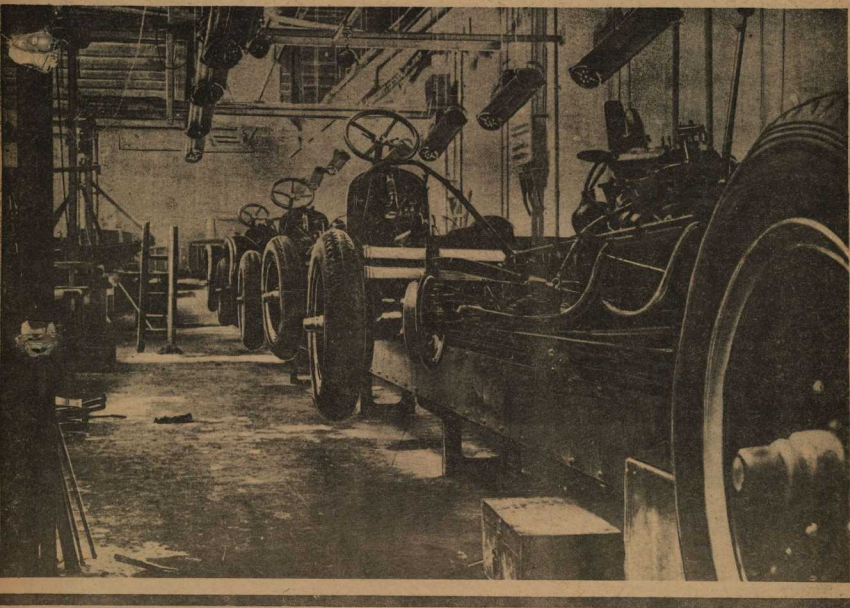
Становится возможным к каждой операции прикрепить специальный станок, пресс или другую единицу оборудования с постоянным не меняющимся инструментом, штампом или моделью. Это упрощает выполнять в полной мере на тех линиях, где количество проходящих деталей настолько велико, что можно полностью загрузить машину на каждой операции. На тех линиях, где совершается обработка одной только детали или где перестроив линию для обработки другой детали совершается редко,—на таких линиях идет производство по принципу непрерывного потока. На Нижегородском автозаводе непрерывный поток мы будем наблюдать в

ряде цехов: литейной, рессорной, в сборочных и механических цехах.

Некоторые виды современного оборудования имеют столь высокую производительность, что загрузить его полностью из линии непрерывного потока можно только имея весьма большой объем производства. Поэтому на ряде линий оборудования в первый период работы НАЗ будет производиться обработка нескольких деталей путем смены штампов и инструментов. На этих участках, следовательно, мы будем наблюдать серийное производство; для них будет характерным внешним признаком образование эшелонов полуфабрикатов между отдельными операциями и линиями. На заводах Форда, вследствие весьма большого объема производства (который, однако, под ударами кризиса резко сокращается), мы наблюдали почти исключительно непрерывный поток в производстве. Нижегородский автозавод в отличие от завода Форда в Ривер-Роуде будет иметь смешанный характер производства — непрерывно-поточный с переходом из серийный — на некоторых линиях. Поточный и массово-серийный процесс производства вызывает необходимость перемещения большого количества деталей по линии с той скоростью, чтобы детали не загромождались между отдельными операциями. Это требование приводит к механизации передачи—к конвейеру.

Применение конвейеров для механизации международного транспорта у Форда достигло огромных размеров. На Нижегородском автозаводе будут работать десятки конвейеров. Однако при нашем объеме производства мы будем применять и другие более простые способы передачи—тележки, роликовые столы (роллганги) и т. д. При массовом производстве машины требуются, чтобы одинаковые части в машинах были вполне одинаковы по форме и размерам. Надо, чтобы в случае износа или поломки, любую часть можно было сменить новой без всякой пригонки по месту, и это же требуется при сборке нового автомобиля на конвейере: все части должны быть между собой взаимозаменяемы.

Форд, как известно, достиг полной взаимозаменяемости частей автомобиля; на Нижегородском автозаводе будет предъявлено такое же требование к частям—без всяких отступлений в худшую сторону. В успешном решении этой задачи—ключ к овладению массовым автостроением. Окончательная сборка готовых автомобилей будет распределена по районам в целях экономии на транспорте. В этом отношении НАЗ следует за Фордом, у которого десятки сборочных заводов размещены по всему миру. Рабочие сборочные заводы будут в Н.-Новгороде, Москве, Харькове, Свердловске, Ростове-на-Дону.



двигатели берды иномарки на автозаводе

**7.** После речей тов. Сталина о необходимости овладеть техникой каждая коммуна организовала кружки по повышению своей квалификации. Коммуна ОДВА изучает чертежи по платничным работам, а также английским языком. Кроме того, коммуны осваивают американские методы

платничных работ. К каждой бригаде (а их 5) привлечен американский рабочий-инструктор. Инструктор передает свой богатый производственный опыт молодым коммунаркам. Результаты уже сейчас вливаются. Производительность труда повысилась в четыре раза. В бригаде Коновалова (коммуна «Штурм») коммунар-плат-

ники Захаров раньше навешивал от 5 до 8 дверей в рабочий день, сейчас он навешивает уже 11—14 дверей. Захаров берет из задачи то что бы то ни стало навешивать 15 и больше дверей в день (норма навески—5 дверей в день).

Апрель 1931 г.  
(Продолжение на 19 стр.)

Московский автоборочный завод, вновь построенный и оборудованный по новейшей схеме американской техники, уже пущен и работает, выпуская готовые машины из подучаемых от Форда деталей. Основной завод НАЗ по сборке готовых машин является также районным с программой выпуска в 24000 машин в год. (Производство всех районных сборочных заводов будет равно 140000 машин в год).

Нижегородский Автозавод имеет в своем составе следующие основные производственные цеха: литейные серого и ковкого чугуна, цех цинкового литья, кузнечный, рессорный, деревообделочный, прессово-штамповальные цеха, кузовной, механические и сборочные цеха, инструментальный и штамповый. В отличие от заводов в Ринер-Руже НАЗ не является комбинатом, его цеха имеют лишь задачи преработки готового металла, дерева, стекла и прочих материалов в детали автомобиля и в готовый автомобиль. Поставка же всех основных материалов будет производиться в плановом порядке соответствующими отраслями нашей промышленности.

14000 рабочих и 1500 инженерно-технического персонала будут работать на заводе. Рабочие по своей квалификации требуются следующие: 1-3 разряда—7700 человек или 55 процентов; 4-5 разряда—4800 человек или 34 процента; 6-8 разряда—1500 человек или 11 процентов.

Мы видим, что рабочие высокой квалификации вместе с инженерно-техническим персоналом составляют около 20 процентов от общего количества работающих на Автозаводе. Задача укрупнения 3000 человек, обладающих высокой квалификацией, опытом и знаниями, требует огромных усилий. Однако эти ни в коем случае нельзя уменьшать задачи подбора и обучения основной массы производственных рабочих: вербовка рабочих 4-5 разряда и затем повышение их квалификации до уровня требований Автозавода—не менее, если не более трудная задача.

Эти рабочие средних разрядов, комплексуемые в кадры других предприятий Союза, также из наших учеб, должны быть основательно подготовлены для того, чтобы овладеть новейшими современными оборудованными. Эта работа должна быть выполнена до введения рабочего в заводской цех.

Наконец, рабочие 1-3 разряда, не имеющие особой квалификации, должны вместе с тем отвечать определенным требованиям: эти рабочие должны быть предварительно тренированы и дисциплинированы в тех или иных трудовых процессах.

Необходимо отметить, что в отличие от Форда на нашем автозаводе будет применяться жесткая работа (до 25 процентов) в тех же цехах, где применяется мусковой; женщины работают у Форда только в виде исключения в особо выделенных мастерских и в ничтожном проценте от всей массы рабочих.

Учитывая сказанное, а также место и роль рабочего в социальной организации производства у нас (производственные совещания, совхозы, комсомольские и удальничества), на Нижегородском

автозаводе особо широко должна быть развита сеть профтехнического образования. Не выходя из рамок настоящей статьи, необходимо отметить, что Нижегородский автозавод, как основной завод мускового автостроения в Союзе, приносит в общий план индустриализации страны, а также в процесс развертывания этого плана, следующие важнейшие моменты:

НАЗ, перейдя в Союз методы производства Форда и собирая в своих зданиях новейшие образцы производства—Америки и Европы, становится гигантской экспериментальной базой для овладения новейшей техникой автостроения.

НАЗ способствует в Союзе развитию производства новых видов машин и оборудования (поставка впервые в Союз на заводе «Защиты» производства электроварочных машин, изготовление земледельных систем, а также значительное расширение производства конвейеров на заводах Транстехпрома и др.).

НАЗ, требуя материала высокого качества (особенно стали), тем самым толкает нашу промышленность, прежде всего металлургию, на путь обязательного улучшения и модернизации процессов производства (лавка металлов в пределах строго выдержанного диапазона анализа, прокатка листового, калибрового и пр. металла в пределах заданных повышенных допусков и т. п.).

НАЗ, передавая производство ряда изделий смежным производствам, вызывает постройку ряда новых заводов и реконструкцию существующих на более высокой технической базе (шарно-ноддинники, карбюраторы, стекло, резина и т. п.). Этим самым закладывается основа для создания целой отрасли промышленности, обслуживающей автостроение.

НАЗ, организуя сеть районных сборочных отделений и приближая автомобиль к району, отдаленному от центра, дает первый сильный толчок к автомобилизации всего Союза в целом.

НАЗ, выбрасывая впервые в страну массу специалистов, дает толчок к постройке шоссежных дорог, организации авторемонтных станций и т. п. Тем самым НАЗ вливает, на ликвидацию бездорожья в стране и на приближение города к деревне, дальних районов к центру.

НАЗ, мобилизуя и комплектуя массу рабочих и технического персонала для образования своих кадров, одновременно с этим создает новый мощный пролетарский центр для воспитания и подготовки новых кадров, которые потребуют для себя бурно развивающиеся в Союзе автостроение.

Возникает вопрос о тех специальных задачах, которые стоят перед комсомолом в борьбе за Автозавод, за разрешение тех многочисленных проблем, которые возникают вследствие самого факта создания нашего автозавода. Охват всего фронта борьбы за Автозавод и за автомобилизацию нашей страны в целом требует целой армии работников, понимающих конечные цели борьбы и переносивших ее на себя.

Старые кадры рабочих и технического персонала с напряжением едва смогут образовать

основной костяк требуемой организации; ставшая же масса работников должна быть подобрана и воспитана вновь из молодежи. Комсомол, как массовая организация молодых кадров, как неисчерпаемый источник молодых борцов за индустриализацию и социализм должен сыграть решающую роль в деле своего современного пуска и налаживания производства Автозавода.

Комсомол дал уже прекрасные образцы настоящего удальничества и сосредоточения в первый период борьбы—в период стройки Автозавода; на следующих этапах—монтажа оборудования, пуска и освоения оборудования, а также развертывания производства—комсомол должен будет пойти дальше, должен будет углубить методы своей работы; чтобы обеспечить советскому автостроению нужную ему армию работников.

Теперь нельзя читать самых острых сатирических писателей. Нельзя смотреть на карикатуры самых острых карикатуристов. Никакая фантазия сатирика и карикатуриста не может идти в ногу с действительностью. Действительность оставила человеческую фантазию далеко позади.

Был такой Форд. Во всем мире знали его по маленьким автомобилям и грузовикам. Где то в Китае или в Южной Америке рабочие, смотря на машины с синей фордовской эмблемой, говорили:—Вот там, в Америке, всякий рабочий покупает себе Форда. Десять писателей работали во славу Форда, сочиняли книги о том, как гениален американский фабрикант. Он выдумал рационализацию, конвейер. Он выдала еще лучшее для рабочего класса: он додумался до того, что если платить всякому рабочему по крайней мере 10 рублей в день, то он купит себе автомобиль и купит много других продуктов промышленности. Таким образом промышленность всяду поднимется, кризисов не будет, и расцветет сельское хозяйство, ибо люди будут не только кататься на автомобилях, но и захотят лучше питаться. Ведь они будут зарабатывать достаточно. Тогда пошла бы и индустрия. Весь мир интернационально звонил себе питаться. Весь мир интернационально говорил своим капиталистам: идите же, дураки, по стомам Форда. Пошнейте зирплату, ведь это вам же выгодно, ибо тогда вам не надо будет гоняться за заморскими рынками сбыта. У вас будет бесконечно расти внутренний рынок.

Что же мы видим? Г-н Форд, которому капиталистический строй дал возможность создать целые армии труда, строить целые города, поставить на работу сотни тысяч человек, сковавший теперь—Стоя, машина! Закричь фабрику. И сотни тысяч рабочих вылетят, попрут головы, из ворот фордовских фабрик...

Карл Габек

#### днейни борьбы комсомола з автозавод

8. Мобилизуя массы комсомольцев и беспартийной молодежи на борьбу за советскую организацию Автозавода, комсомольцы в течение 1 октября 1930 г. на 401 чел., а за особый квартал на 629 чел. На 1 мая мы имеем 3200 человек комсомольцев из 9—10 тысяч молодежи. Рост организации не был систематическим и последовательным: работы по росту комсомола в мае вел. За 1-й квартал 1931 г. вступило в организацию 613 чел., при этом в апреле—363. В феврале и марте комсомольская организация не вела по росту никакой работы, довольствуясь советом. Некоторые ячейки совершили успехи. Ячейка дошла до роста комсомола в апреле этого года в 8 чел., тогда как была для роста была нацелена, столярная мастерская—на 9 чел., ШУМП на 400 чел. молодежи вошла—на 9 чел. Май 1931 г.

9. На собраниях рабочей молодежи от г.д. механика 19 июля был организован ударный батальон, готовый в любую минуту сверхурочно работать по доставке стройматериала.

Главная задача батальона—дочерно смонтировать для компрессора в кузнице. Комсомольцы, новички-комсомольцы и беспартийная рабочая молодежь дали слово, что смонтируют компрессор к 17-му Международному юношескому дню.

На собраниях была также организована бригада по контролю ночной разгрузки прибывающего оборудования.

Июль 1931 г.

(продолжение на 13 стр.)



на снимке бригада комсомольцев-мастеров тов. митрофанова, германского работавшая по монтажу станочного и инструментального цехов в цетрии комсомольцев-инженеров тов. русанов и бригады нитрофанова (в женщине)

# руками интернациональных бригад выстроен автозавод

Нижнегородский автозавод строят рабочие-строители: русские, американцы, украинцы, немцы, чуваши, белоруссы, татары, евреи, поляки, негры, латыши, грузины, армяне, китайцы, марийцы, цыгане и др. На площадке строительства работают национальные ударные бригады и производственно-бытовые коммуны. Сотни газет изо всех уголков страны, из-за границы, из-за океана идут по адресу: «М.-Новгород. Автострой». На огромной территории строй-

ки разбросаны по баракам и жилым домам национальные лекпункты, школы для малограмотных, красные уголки. На учбазе № 2, где готовятся наряды для действующего завода, обучается 300 нацистов. Десятки американских и германских рабочих пассивно заявления о своем желании принять советское гражданство и остаться работать на заводе. Но классовый враг не спит. На площадке Автострой среди отсталой части рабочих-строителей еще крепки нацио-

нальные предрассудки, на которых пытается сыграть враг. Ругают чуваша за то, что он чуваш. Иностранного товарища обзывают «фашистом». Отказываются жить с татаринами в одном бараке. Повести Боевую, пламенную, массовую интернациональную работу, крепко ударить по всякому шибану — вот неотложная задача партийных, профсоюзных и комсомольских организаций Нижнегородского автостроя.



У СТРОИТЕЛЬСТВА

ФОТО Б. ИГНАТЕНКО

## Дневник борьбы комсомола за автозавод

**10.** Комсомольская организация социального города в ответ на решения П. II пленума ЦК ВЛКСМ организовала комсомольский батальон имени 17-го Международного рабочего дня. Задача батальона:

— Досрочно выстроить пять жилых домов и быть ведущей кодовой всех строителей социального города.  
С 20 июля комсомольский батальон приступил к реализации этой задачи. Лучшие передовые комсомольские коммуны вошли в ряды батальона. Все общественные организации будут следить за его работой. Со своей стороны организации обязались оказывать комсомольцам полную поддержку.

Июль 1931 г.

**11.** Отработав свой рабочий день, 10 молодых монтеров прессового отдела пришли в инструментальный цех, где электромонтаж установленного оборудования шел черепашьим темпом.

— 27 июля должны заработать станки! — об этом твердо поминан бойцы комсомольского штурмового батальона. Днем 20 июля мастер-электрик инструментального цеха подсматривал над комсомольскими монтерами, предупреждавшими его о своем намерении сделать за ночь временную проводку в 8-ми американским станкам. Однако утром 21-го он изумленно развел руками:

— Ну и молодцы!  
Над 8-ю станками висела «временка». Монтеры работали безукоризненно.

Замешенный в цех сормович-инструментальщик, узнав о факте ночной работы, позвала комсомольцев:

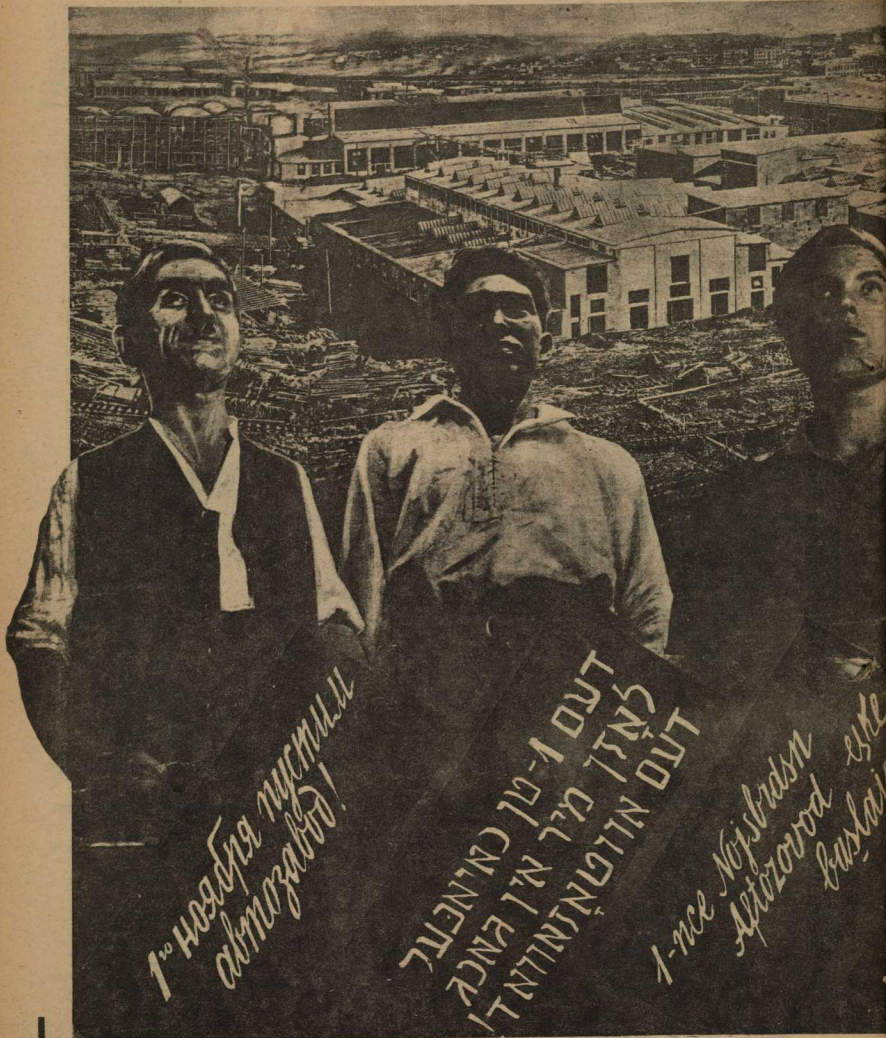
— Если все так будут работать, мы цех пустим в срок.

10 молодых монтеров наутро встали на свои рабочие места в штамповом цехе прессового отдела. Ни один из них не прогулял в этот день. Вот имена этих героев: *Митрофанов, Икринистов, Дубовский, Луки, Кривокопцова, Курашев, Михайлов, Толкунов, Коцевова*. 22 июля бойцы комсомольского штурмового батальона снова работали во внеурочное время по электромонтажу инструментального цеха.

Август 1931 г.

СМЕНА № 25-26

# руками интернациональных бригад

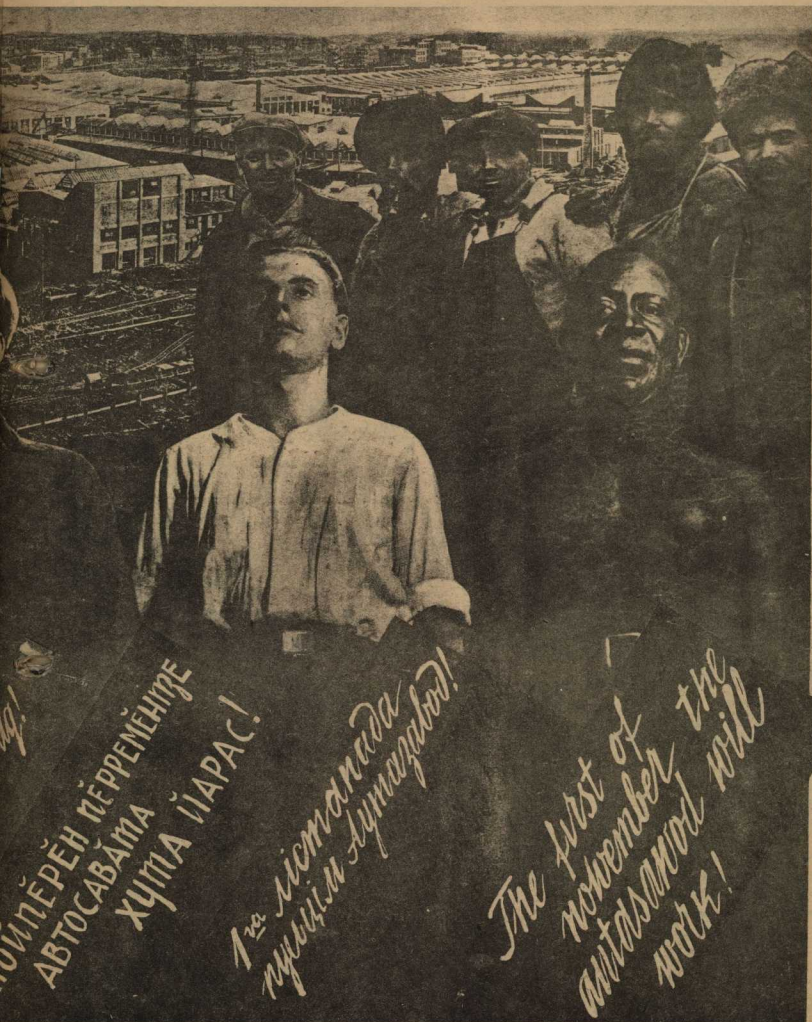


1<sup>но</sup> ноября турки  
автомобиль!

LET'S GO TO  
SPAIN TO  
FIGHT FOR  
DEMOCRACY

1<sup>st</sup> of November  
Azerbaijan  
Baku

# Выстроен нижегородский автозавод







# АВТОМОБИЛЬ

## товарищи!

С 1 ноября начнет работать Нижегородский автогигант с годовым выпуском 40 000 автомобилей. Цеха этого гиганта разбросаны по всей стране.

Очень многие не понимают значения Автозавода для индустриализации страны и, как, например, Электрозавод, Автоприбор, «Красный Факел», еще не пригтовлены цеха к выпуску деталей для нижегородской машины.

Если дружно и непререкаемой цепью заработают комсомольские ячейки, тогда и промышленный конвейер—Автозавод вместе со смежными производствами выполнит годовое задание по выпуску автомобилей. Мы будем добиваться четкой и бесперебойной работы всех комсомольских ячеек, связанных с Автозаводом.

Помните—задержка деталей или оборудования вашим заводом—задержка всего конвейера.

Центральный совет сквозного комсомольского контроля просит в срочном порядке поставить на бюро ячейки вопрос о работе сквозного комсомольского поста на вашем заводе.

Будущей боевой единицей по контролю над заказами для Автозавода должен быть пост сквозного комсомольского контроля.

Как же организовать пост и что он должен делать?

Нужно в каждом цехе, который выполняет заказ для Автозавода или для смежных производств, выделить дозорных. Объединение дозорных и составление пост. Каждый дозорный обязан у себя в цехе сколотить и направить группу содействия из лучших ударников.

Во главе заводского поста стоит ответственный руководитель, выделенный и утвержденный бюро ячейки ВЛКСМ.

В первую очередь пост должен бороться за ликвидацию обезлички заказов.

## держите ответ

В годы послевоенного упадка и разрухи Волховстрой мы считали гигантом. Сегодня Волховстрой—только ленинградская районная подстанция.

Сегодня Сталинградский тракторный завод—гигант.

Автозавод будет вдове мощнее Сталинградского тракторного завода. На месте укронной и никому неизвестной деревни Моноастирки под Нижним в 15 месяцев вырос крупнейший в Европе автозавод с годовым выпуском 140 000 автомашин.

Форд такой же завод в Лондоне строит уже 5 лет и не может достроить.

40 процентов частей советского форда будут изготавливаться на смежных предприятиях.

Снабжение Автозавода со стороны этих смежных предприятий идет очень плохо. Целый ряд предприятий замеченные правительством акты снабжения завода сорвали. Если в дальнейшем такое положение будет продолжаться, то бесперебойная работа Автозавода станет под угрозой.

Всем комсомольским организациям смежных предприятий мы предъявляем четыре основных требования:

1. Снабжать автомобильный гигант всеми деталями и оборудованием строго в срок,
  2. Все снабжение должно быть в достаточном количестве.
  3. Снабжение автогиганта производить в непрерывном порядке и ни в коем случае не допускать неоплмментности подачи деталей.
  4. Все детали должны быть требуемого для Автозавода количества и качества по стоимости.
- Вокруг заказов Автозавода надо создать общественное мнение. Надо добиться того, чтобы автозаводский заказ знал каждый комсомолец, знал его сроки, цену и качество.

Костромской машиностроительный завод «Рабочий металлист» изготавливает лебедки, опрокидные платформы и другие изделия для Нижегородского автогиганта. Заводоуправление в декабре прошлого года являло завод на изготовление крепежных частей для передних фар в автомашинна (36 тысяч штук) и кронштейнов для задних фонарей—15 тысяч штук. Взят—взяли, но к его выполнению от декабря до июля вовсе не приступали. Заводоуправление не было никакого дела до того, что этот заказ имеет огромное значение для своевременного пуска Автозавода. А главный инженер Давыдов по поводу этого заказа заявил:

— Нам эти части не нужны, а кому они нужны, тот пусть их и изготавливает!

Наконец, Инвентарист прислал на завод своего представителя тов. Иванчика, который горнично привнес на завод. Первое его дело—исключить комсомольскую общественность на заводе.

Комсомо сразу явил шефство над изготовлением крепежных частей. Заводская печать забыла тревогу, призывая рабочих на ликвидацию прощоров. Комсомом в кузнечном и мугуно-литейном цехах выставили свои контрольные посты. Они следят за своевременным изгото-

Это значит вот что: завод, каждый цех, каждый рабочий обязаны твердо и точно знать, для какого конкретного участка автогиганта выполняется заказ. Все заказы должны быть паспортизованы. Для этого поста надо немедленно выписать, какие конкретные заказы, кем и в каком цехе выполняются.

Надо ежедневно вывешивать рапортчики о ходе выполнения заказов Автозавода, вешать таблички на станки, выполняющие заказы. Возместить за издание специальной стеногазеты—бюллетеня тревоги. В ней бычуте ператорности, безответственности, головоуговство. Добиваться ликвидации задолженности вашего завода по заказам Плана Автозавода.

Свяжитесь с постами и комсомольскими ячейками других заводоуправлений, установите с ними постоянную переписку. Требуйте от них предъявления счетов и исков нашему заводу. Вывешивайте эти счета и иски на видном месте, обязательно с вашими замечаниями и предложениями. Добивайтесь немедленных ответов на все вопросы. Помните, что ни один иск, ни один счет, ни один запрос не должны остаться без ответа.

Ответы эти надо отправлять немедленно на строительство и в центральный совет сквозного комсомольского контроля (при «Комсомольской правде»).

В ближайшее время начинает выходить печатный бюллетень Центрального совета сквозного контроля. Шлите для него статьи, заметки, делитесь опытом работы.

Постоянно информируйте о предельном Центральном совете сквозного контроля. (Москва, М. Черкасский, 3/4, сектор Автозавода).

## ЦЕНТРАЛЬНЫЙ СОВЕТ КОМСОМОЛЬСКОГО СКВОЗНОГО КОНТРОЛЯ.

вынием приспособлений для ковки и отливки крепежных частей. Костромские машиностроители ударной работой и большевистскими темпами должны обеспечить в срок снабжение Автозавода крепежными частями. И это будет исполнено.

На стройке Нижегородского автогиганта, где кипят большевистские темпы, раздается тревожный крик:

— Нет трансмиссии!

— Даешь трансмиссии!

И в ответ на эти возгласы в г. Иваново-Вознесенске раздается ленинский призыв: «Дружеское похорпание комсомольцев трансмиссионного завода № 1. Этот завод снабжает трансмиссиями автогигант. Сейчас работа трансмиссионного завода пошла на течение вонючей ивановской речушки Уводи.

Убедившись всего говорить об этом цифре выполнения производственных планов, мы пишем:

**За май промфинплан выполнен только на 16,79% за июнь—на 16,9%.**

Почему так?

Администрация завода все объясняет просто:

— Плохо снабжают чугуном. Чугуна, видите ли, нехватает.

— А в этом кто виноват?

А да, знаете ли, в порядке саморкитии, можно признать, что и мы виноваты. Заказы сдаем несвоевременно, да и не контролируем их выполнение.

Но причины кроются не только в плохом снабжении чугуном. На выполнение плана виноват и другие немаловажные обстоятельства. В основном состоянии—трусдицилина. В цехах царит вонючая безответственность. Самовольные прогулы составляют 15 проц. Текучьность на заводе—огромная. В июне с завода уволилось 97 человек и принято на их место 94.

Встают настоящие вопросы: Где же партокм и факбом? Где же комсомол? Что он делает? Почти ничего.

Коммунисты не служат примером для остальных рабочих. Из 70 членов партии только 15 соревнуются, да и то на бумаге.

Комсомольской ячейки на заводе не чувствуется. Беспартийная рабочая молодежь (за она составляет большинство рабочих) находится вне рядов комсомола.

А сколько же комсомольцев на заводе?

Секретарь ячейки глумкомольсно закатывает глаза под лоб и начинает по пальцам считать:

— В моем цеху, значит, два. В соседнем четыре... Нет, постой, пять... А может, и три... и всего, значит, вы, человек двадцать или тридцать.

За все время существования завода в комсомол не вступили ни одного человека.

Молодежных ударных бригад нет. Ни один комсомолец не участвует в социалистическом соревновании.

Вот почему в ячейке то получается одно сплошное «нет».

Так дальше продолжаться не может.

Комсомольцы Иваново-Вознесенска! Вы слышите, так дальше нельзя.

Направьте свой горячий молодецкий энтузиазм на цеха трансмиссионного завода. Отгем боевой работы выкайте оппортунистическую гильд, сдающую завод.

# Тыл

## должен быть обеспечен

Телеграмма на имя тов. Орджоникидзе кратко доложила:

«Сегодня, 23 августа, пущены инструментальный и штамповый цехи. Шлем привел и заверения, что сделав пуском инструментального, штампового, ремонтно-механического, ремонтно-кузнечного и деревообделочного цехов, первый шаг к пуску завода, в ближайшем мобилизуем все свои силы и к 14-й годовщине Октябразавод будет пущен полностью».

Это пишут большевики Автозавода.

Вчитайтесь внимательно в телеграмму. В ней перечислены вспомогательные цеха. Вспомогательные цеха плюс заготовительные—кузначья и дробильная—это тыл завода. Для тыла нужны кадры. Уйдут строители, останутся пустыми острожные корпуса. На смену им должны прийти квалифицированные кадровики. Где возьмешь их?

В декабре прошлого года больше потыщали отсузуживших свой срок рядовых красноармейцев и политричачков с сундучками и в армейских сапогах съехали на курсы Австрия, не успев загнать домой. Цепочки сундучков пересекли карту республики по разным маршрутам, как встретились в одном пункте. Здесь они разделись на несколько бригад.

В январе начали с азов, в июне кончили алгеброй, геометрией и начатками сопротивления материалов. Практики не было, потому что практиковаться—негде. Была теория и учебная мастерская с полочными фрезями.

И тогда бригада кузнецов из 85 человек с тов. Абрамовым, машинистом, во главе была направлена на Люберский завод, с.-х. машиностроения, что под Москвой.

В бригаде сейчас их двадцать человек меньше. Эти двадцать бежали от струек дождя, сочинившего через крышу барака. Может, не все двадцать всегодичны на сырость. Для чина сырость была предлогом. Может, какой-то комсомолец Кузин давно мечтал о нагане работника УГРО? Он и стал агентом УГРО в Москве, тихо собрав монетки из дырявого барака, отведенного бригаде.

Да, барак этот похож на клетку для перевозки кур. Люберское начальство необходимо точно исследовало в данном случае пункт доставки с Австрией. Пункт гласит, что вместе с бригадой Австрия привезет лесоматериал для жилья. Бригада приехала, материал вынул. Что осталось делать люберецам? Австрийцы получили курью клетку и стали терять людей.

Наконец, когда стало невтерпим, с боя взяли барак № 37, вполне приличный. И в двух с Австрией, заводов на два месяца, пришла телеграмма: «Лес выслать...»  
Кстати о лесу. В Люберской кооперации некто Дубоватый синтетиз бригаду чужой и временной. На этом основании она обдывается продуктами. Общую забирную этикетку бригаде не выдают. В бараке № 37—четыре отделения для четырех смен. На Люберском заводе смены принято обозначать названием геометрических фигур. В 10 часов утра три двери барака смен—«ромб», «трапеция» и «квадрат»—открыты. Дверь смены «круг» на замке. Она в кузине. Австрийцы сатерялись в громаднейшем цехе, разбившись на группы. Между механическими молотками, торнами, станками—их и трудно найти.

— Бригада Абрамова?—гаркнул в ухо парень.—Пойдем.

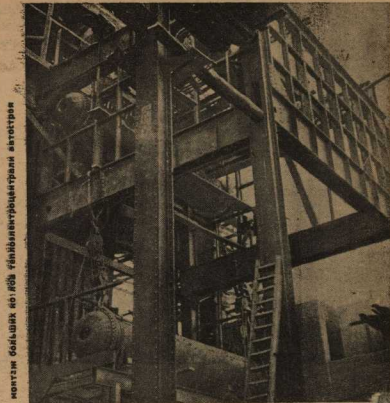
Ребята разговаривать не захотели, вежливо пригласив в барак. — Он сорвантун,—увидеться противу провозжатый.— З о тебе не шутки!—после работы сабй сведения о норме выработки! В каждом отделении барака № 37 висит лист соревнования. Учетчик вытаскил из доски перо «86», прикомовшее число вчерашнего дня и, глядя на сведения по выполнению задания, передернул нитки—голубую и красную по ибитым в клеточки годикам. Впереди опять комсомолец Максим. Парень опять добирается до премии. Тихий, маленький, а ка работу злой.

В выходной важно ходит в первой премии на 25 рублей—в новенькой тодстоиче тонкого сука.

В первом конкурсе взяли главные премии, кроме него, Богдасhev и Артамонов. Коллектив австрийцев четко сработался. В бараке у них во всех четырех отделениях—чистота и порядок. Четыре смены геометрических фигур дерутся за первенство в производстве и в быту. За последнее время сдал «квадрат», и ребята ходят хмурые—подачки в учебе.

В первые дни люберецы встретили австрийцев худим бараком и косыми взглядами рабочих кузницы. Местные думали, что вот-де приехали, их учил, а после они на шею садут.

И потому бригада Абрамова ходила по цеху эти дни неприкаянная, не зная за что влиться. Подтаскивали железю, возили вагонетки, робю сжигали палочками горы и стерились молота, который вдруг начинал востолку стучать о наковальню. Рабочие провожали усмешками парней и выжидали.



почему большевики на этой фабрике выжидали австрия

Парни связаны сроком и им выждать нельзя. Стали понемногу влезать в работу. Сейчас все работают самостоятельно. Рабочим разьяснили, зачем австрийцы в Люберцах, и теперь нет в кузне различия между «ужими» и «своими».

Нет, различие есть. Австрийцы идут первыми по напору на работу и по спайке. Общий барак, сознание ответственности, хорошо поставленное соревнование и каждодневная учеба сделали из бригады крепкий спикот.

Ребята звонят Австрию нужны кадры хороших производственников. И ребята жмут в цехе и бараке на подготовку. Срам будет, если телеграмма с Австрия «вылезает» первому, застанет бригаду врасплох.

Но врасплох телеграмма не застанет бригаду. Будьте спокойны. Эти не садут,—скупо отзываются об австрийцах.

Так думает и Семехин из смены «ромб», рассказывая о последнем конкурсе бригады на лучшие производственные и бытовые показатели. Семехин родом из Егорьевска. Это рукой подать от Москвы.

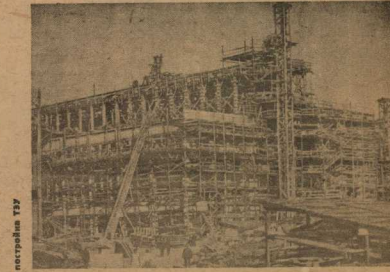
Он манит рукой во направлении родных мест: — Некуда выбраться. Придется Егорьевск, видно, покидать меня. А близко. Прямо из Арнии в Нижний, из Нижнего—в Люберцы. А там пускать будем завод. Семья—дело частное.

Семья дело частное. Это «частное» дело поворот, конечно, на Виношку, да кисти и на Автозавод. Человек делает выбор между частными и государственными делами, ставшими ближе и дороже.

Вот и комсомолец Максим не умеет пожать о побавке. Он мобилизован дважды: в Красную армию и на Австрию.

Так люберецкий завод стал школой кадров для Австрия. Он выпитает для него хороших кадровиков. Конвейер с первыми автомашинами не будет биться в исподках из-за деталей, не сданных заготовляющими цехами.

Две школы—Красная армия и производство обеспечат успех, обеспечат тыл завода.



острожные ТЗУ

# как рассчитывают победу

в. травницкий

Перед секретарем комсомольской ячейки Соцгорода стоит раскрасневший помощник прораба Митрофанов. В голосе его слышится забота, ноты возмущения слетают с его губ. Секретарь не первый раз слышит жалобу прораба на комсомольца Карпова.

— Убейте вы его, он нас со счета свешает! Покой от него не видим. Всех десятников за шиворот берет.

Секретарь ячейки зыкла комсомольца-бригадира Карпова.

— Если бы и нас были такие бригадиры, как Карпов, тогда бы не было бы и прорабов на стройке, — сказал он спокойным и твердым голосом.

Помпрораба Митрофанов ни с чем ушел от секретаря ячейки КСМ. «Одна шайка-лейка, у кого иду зашиты?» — думал он и одновременно соображал, как бы на другой участок улизнуть.

Бригада дравщиков Карпова (коммуна «Штурм») одна из в силах изменить косное отношение десятников к работе. Но некоторые уроки большеничского хозяйствования бригада уже дала десятникам и помпрорабам.

До перехода бригады на хозрасчет за простом никто не отвечал. Обязанности господствовали на участке. Двадцать пятые июня для неумевших работать десятников было роковым днем. С 25-го простому бригаду по актам относились за счет десятников Контроль прораба!

На что свой парень — коммулар, хозяйственник-выдвиженец Борков, а и тот на 30 рублей был наказан за то, что не захотел работать по-новому, — рассказывает бригадир Карпов. В результате десятники расторопней стали, научились малость хозяйствовать а у бригады с 1 августа не было ни одного простоя.

Двадцать пятые июня — день перехода бригады на хозрасчет. С этого дня бригада составила у себя точный учет работы и материалов.

У бригадира Карпова каждая мелочь — на заметке. Каждая драня драни на счету. Он знает, сколько у него привезено драни, сколько израсходовано, знает сколько брака. В любую минуту дня и ночи он скажет тебе о положении с материалом. Вот и сейчас вынимает он из одного из карманов американской комбинации-спенсера засаженную иголку-шпатель и выкладывает:

— Всего за 13 дней августа я принял 175 тысяч штук американской драни. Из них 47 тысяч брака. По акту я вернул 27 тысяч бракованной драни десятнику, а 20 тысяч сумел употребить в дело. В результате работы на браке а с бригадой за 13 дней сэкономил 870 рублей 93 копейки. Вот мой учет.

Он снова лезет в карман и на сей раз достает сомнительной чистоты занесенную тетрадь, испещренную какими-то неерогафиями. Это — записки о каждом бригаднике.

Коммулар Алексеев 4 августа заработал всего 2 р. 40 к., 5 августа — 3 руб. 8 коп., 6 августа — 3 р. 85 коп., 8 августа — 3 р. 87 к., 9 августа — 4 р. 08 коп., 10 августа — 4 р. 98 к., 14 августа — 6 руб. 03 коп., 15 августа — 7 руб. 95 коп. Бригадник Ефесев, напомним, 2 августа заработал 3 р. 80 к., 3 августа — 1 р., 9 августа — 5 р. 94 к., 14 августа — 6 р. 94 к., и 17 августа — 8 р. 40 к.

Карповские записки сильно интересуют членов бригады. По хозрасчетной доске показателей каждый бригадник следит за своим заработком. И он знает, что сколько заработает — столько и получит.

С введением хозрасчета бригада по боку ударила уравниловку. Коммулар Римин Карпова учет не занимает много времени. За каких-нибудь полчаса все 30 бригадников могут узнать о результатах своей дневной работы. Есть у Карпова еще одна тетрадь с заглавием:

## УПРОЩЕННАЯ ТАБЛИЦА УЧЕТА БРИГАДИРА КАРПОВА

В этой же таблице, изобретенной Карповым, значится стоимость каждого метра драни и похи и потолка. Если нужно быстро перевести заработок в проценты, достаточно взглянуть в ту же таблицу. Таблица содержит коэффициенты трудности условий работ.

На участке бригада дравщиков Карпова, первой перешла на хозрасчет. А труднее было сложить бюрократические преграды. Сначала хозяйственники отговаривались тем, что нет договора, потом выработали проект.

Бригадир Карпов посвятил над этим проектом две ночи, сидя в темной-темной комнате, боясь нормы и состава свой договор. Потом вошел к прорабу и заявил:

— Товарчик прораб, мы готовы перейти на хозрасчет, вот вам договор, подписывайте. — И 25 июля договор вошел в силу.

Бригадир Карпов подготовился к столь ответственной задаче, примерял, выискивая, учился отличать хорошее от плохого, определял брак. Вскоре бригадир взял всю работу под зоркий хозяйский контроль.

Он сам почувствовал, что теперь больше отвечает за порученное дело, чем раньше. Карпов знает теперь о завтрашнем дне бригады. В каждый день он должен считать материал, гвозди, если нужно, и деса. Бригада теперь не знала простоев. Раньше бывало так: идет Карпов к десятнику, сообщает, что материал

подходит к концу — даешь материал! Тот спокойным голосом отвечает:

— А вот, когда подойдет, тогда и подвезем.

В результате составляли акт на простоях, и хозяйственник платил за него бригаде.

А теперь самому пришлось за следствием: за работой лесовники, извозчики и т. д.

Бригада не только выполняла свою производственную работу, но и контролировала, подтягивала отстающие участки. Бригады, работающие на участке, удивлялись карповцам, а некоторые называют их рвачами.

— Можно-ли поверить, чтобы на драни девочки зарабатывали по шесть-семь рублей в рабочий день? (В бригаде двадцать девин из тридцати трех человек бригадников).

— Нам вся работа оплачивается по имеющимся расценкам, — отвечает на такие недоуменные вопросы Карпов. — Я учитываю. Мы повышаем производительность труда, — вот в чем гвоздь!

Александров с Жуанным Степной переделывали за собой целых два часа, а к записку эту работу за их счет, — говорит Карпов. — Знаю, кто хорошо делает, кто плохо. В бригаде созданы производственные группы.

— Разряды? — спрашиваю.

— Нет, разряды даются по квалификации, а у нас просто производственные группы по интенсивности труда. Работу каждого ежесменно обмеряют и из расчета средней месячной зарплаты определяется разряд с первого до пятого, так что бригада подходит к индивидуальной опытке труда, которую определяет бригадир по таблице учета.

За 13 дней хозрасчетной работы карповской бригаде потребовалось по норме драни 154 860 штук и 628 155 штук гвоздей (286,1 кг).

Допускается перерасход на потери и обрезки 5 процентов, т. е. 7 743 штук драни и 32 907 штук гвоздей (14,3 кг). Значит, для работы бригады требовалось драни 162 603 штук и 690 062 (300,4 кг) гвоздей.

Бригадир Карпов получил от хозяйства за 13 дней 175 тысяч штук драни, из которой 46 400 штук брака (согласно установленным процентам).

По окончании работ, хозрасчетный бригадир Карпов сдал остатки материалов десятнику: 27 000 штук обрезков и брака драни. Подито за это время 1 348 кв. метров потолка, 4 537 кв. метров стен, домов и фасадов и 1 798 кв. метров убранных и моченых.

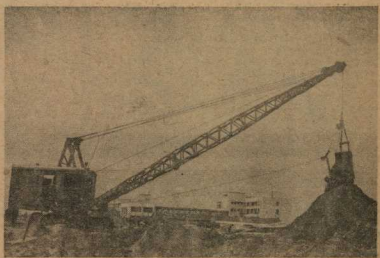
Потрачено на эти работы 183 человеко-дня (требовалось 277 ч. д.), 118 417 штук драни, 290 кг гвоздей; использовано 36 443 штуки обрезков и брака, сэкономлено 10 кг гвоздей.

Хозрасчет выполнен по следующим пунктам: в бригаде совершенно ликвидированы прогулы и опоздания; бригада перевыполнила производственные задания; есть экономия за счет использования брака; налажен учет индивидуальной выработки; снижена себестоимость работ на 13,2 процента.

Вот большой результат небольших дел первой хозрасчетной бригады дравщиков Римин Карпова.

Австроитр, Каркасина дома, Август — 31 г.

инспектор на работе, на стройке автозавода



А. С. Пушкин.

Когда благому просвещенью  
Отдвинем более грани,  
Со временем (по расчисленью  
Философических таблиц —  
Лет чрез пятьсот) дороги, верно,  
У нас изменятся безмерно:  
Шоссе России, здесь и тут  
Соединив, пересекут;  
Мосты чугунные чрез воды  
Шагнут широкою дугой;  
Раздвинем горы; под водой  
Пророем дерзостные своды ..

„Евгений Онегин“.  
Глава 7-я. 1830 г



Знаем, писал ты **шибно**.  
Был гениальный поэт,  
Но в предсказаньи ошибся  
Ты на четыреста лет.  
„Философические таблицы“  
Большевином **не пригодны**:  
Наши пять лет **будут длиться**  
Только **четыре года**.



**ответ александру сергеевичу**

На калче тощей и косматой  
 Теперь у нас дороги плохи  
 Лет через пятьсот, дороги, верно,  
 У нас изменятся бесмерно.  
 А. С. Пушкин.

Крепка столетняя нора,  
 Но воскресить года пора ведь  
 И опровергнуть вас пора,  
 Вам объяснить и вас поправить.  
 С трудом наступит человек  
 Колонны лет. Подите, смерть,  
 Какой прошел огромный век  
 До наших дней от вашей смерти.  
 Ушел по путанице вех  
 Тяжелый век, гнилой и нуций,—  
 И новый наступает век  
 Трудя, борьбы и революций.  
 Теперь в грядущее итти—  
 И мы муаем на пороге...  
 Иные тянутся пути,  
 И новые идут дороги.  
 Идем. И шаг упруго вбит,  
 Мы об ушедшем не заплачем,  
 И ваш былой российский быт  
 У нас синоним тощей клячи!

Где по дороге над реной  
 Копытами стучала тройна  
 Теперь грабастает покой  
 Ударная большая стройна.  
 В краю купеческих зевот,  
 В краю нижегородских былей—  
 Страную выстроил завод  
 На тысячи автомобилей!

Где вы осаживали бег  
 Коляски, за себя в тревоге,—  
 Теперь рабочие себе  
 Асфальтом выстлали дороги!  
 Где путались в грязи телеги,  
 Где дронь пропитывала дых,  
 Где ваш скачущий Онегин  
 Летел в пыли на почтовых,  
 И где ухаб торчал, который  
 Корежил с четырех сторон—  
 Теперь советские моторы  
 Ласнают шингами гудрон.  
 Когда вы назначали срон,  
 Вы не ули времен разбег—  
 И в отношении дорог  
 Ошиблись на четыре вена.  
 И если б не дузли залпы,  
 И годы—палкой в колесе—  
 Я вас сегодня понатал бы  
 По Ленинградскому шоссе!

*Борис Ласкин.*

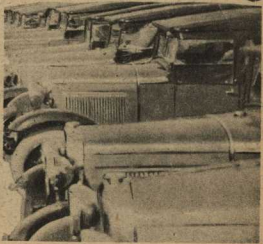
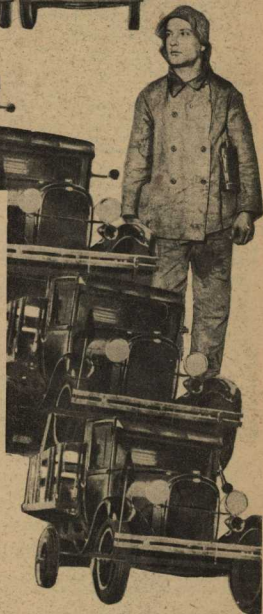
В условиях успешного выполнения плана индустриализации страны и на этой основе социалистического переустройства сельского хозяйства приобретает исключительное народнохозяйственное значение строительство хороших дорог.

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

С 1931 года развивается широкое дорожное строительство на территории РСФСР и в первую очередь в районах расположения совхозов, МТС, крупных колхозов, а также в местах значительного безрельсового грузооборота. Громадные задачи в области дорожного строительства могут быть раз-

решены лишь при условии массового участия трудящихся сельских местностей в строительстве дорог. Необходимо в самый короткий срок ликвидировать отставание строительства дорог от темпов индустриализации страны и социалистического переустройства сельского хозяйства. В этих целях дорожное строительство должно стать в центре внимания местных органов власти и вокруг него должна быть организована широкая рабочая и колхозная общественность. Необходимо также обеспечить активное участие в дорожном строительстве хозяйственных органов, колхозов, совхозов и всего населения.

*Из постановления ВЦК и Совнаркома РСФСР от 10/VII—31 г*



**Фотомонтаж и рисунок цейтлина**

# О бетоне, комсомольской коммуне и гражданине Найденове

трибунский

...17 МЮ идет, молодежь!  
Повернется для штурма в долины.  
17 МЮ—это восток—длина  
Шестьсот кубометров бетона.

## равнодушие телефонной трубки.

Кривая выработка бетона балансирует. То катастрофически падает, то медленно поднимается вверх. Последний день дал 360 замесов. Это скандно мрачные лица хозяйственников. В своих кабинетах они сидели гордые, как именьники, утверждая, что это предельная норма производительности завода. Слушая их, заведующий бетонным заводом мрачнел. В его канцелярии с поразящей быстротой разбухал папка заказов. Из них дежурно-водители составили длинную очередь, после чего стали поступать заказы срочные, экстренные и внеочередные.

Спрос доходит до 600 кубометров. Завод с напряжением выпускает одну треть этого количества. Цеха издохорондо готовятся к монтажу нового оборудования. Им нужен бетон для того, чтобы залить огромное количество пустого пространства в протесках, залить подвески, пол, туннели, дороги, по которым победит длинная вереница советских фотон.

Две с лишним сотни кубометров бетона, которые выработал завод, разбрасываются. С раннего утра и до поздней ночи в конторе трещат телефоны, равнодушно передавая огняющую радио. Техинский директор морщился, пожимал плечами и также равнодушно говорил в трубку:

— Бетона нет. И завод больше дать не может.

## Найденов жалует о старой жизни.

Жаркое июльское солнце расплылось по окрестной территории Автостроя.

Где-то между стропилами вспыхивают моторы. Визгивают стальные канатники, катаясь вверх безбедки, нагруженные кирпичом, бетоном. Автомобили попутно кружат вокруг бетонного завода, ведомая коромыслом густые каубы пыли.

Небольшой двухэтажный корпус завода полон барабанной дробью граммонов, гудением моторов, тревожными сигналами автомобилей, развешенных по стройке бетоны, в криках рабочих. Все говорило о кипевшей жизни внутри. Гудок, тонкий—как будто паровозный. Овед. Из ворот завода выходят рабочие в серых, напудренных цементом, блузах. Поудобнее располагаются на песке. Некоторые торжатоно убагуют в сподовую. Откуда-то сверху падает звучное:

— Товарищи, на собрание!

Из ворот выходят двое ударинок-комсомольцев из коммуны «КИМ». Они—в колюче «стариков». Идет отчаянная перепалка.

— Не выдали вы старой жизни, вот и хаете ее, а кабы побывали, не захотели бы новой!—уврея недавно поступивший работать Найденов.

— Верно, что они знают, молзокосы еще!—поддержал Калачев. — Это еще ничего не доказывает, поживем с вами и мы поведем, спокойно возражал коммунар Никитин. — Только старую-то жизнь и нам хоть немного, а пришлось увидеть. И на этом спасибо. «Хорошего помладенку». — Никитин, шприво улыбувшись, взглянул на Калачева.

— Что зубы-то складишь?—обозлился тот.—Ведь последний котлом допанишавши, где новый-то возьмешь? А раньше сколько было в магазинах!

— Да раньше-то мы до 16 лет бед порток бегали, а теперь на трехлетки потягиваем брики. А насчет котловом, то ты, отец, лучше скажешь. Что нам, пользы от того, что их много было в магазинах? Ты лучше расскажи, много ли рабочие имели,—настойчиво требовал коммунар Никитинский.

— Старина все разом утекла. Опрровергнуть факты было нелегким делом. Сбавно тонко ниже, Калачев явную:

— Оно все бы ничего, жить-то, конечно, можно, только туго иногда приходится. Вот посмотрите,—он выставил вперед правую ногу, обутую в огромный сапог, сквозь разбитые подошвы которого выглядывали грязные хозяйственные портянки.—Видите, каша просит, сапог-то!

— А было бы это раньше!—вставил Найденов.

— Взгля же Илья Тихонич топорик, который поостере,—подхватил коммунар Никитин.—смазал бы пятки детям и давай бог ноги до лесу. Сразу бы ликвидировал обуюю кризис на постода. Все дружно захотели. Найденов сделал несколько попыток возразить, но безуспешно. Никто не слушал. Это еще сильнее раздражало его.

## сигнал к бою.

Собрание открыл заведующий бетонным заводом комсомолец Соловьев. Соловьев участвовал в ликвидации всех прорывов на заводе. Старый коммунар, последнее время работал бригадиром бригады коммуны «КИМ», откуда был выдвинут на пост заведующего заводом. После большого доклада пред. цехкомитета о прорыве, развернулось оживленное прения.

— Какие у нас основные недостатки?—спрашивал собравшихся Соловьев.—Мне кажется их три: первый—отсутствие трудовой дисциплины; второй—преступная пассивность самих рабочих и третий—это так называемые объективные причины, которые морт знает, в чем только не выражаются. Чтобы не быть голодом, в приведу несколько фактов. В бригаде Самгина за последнее время прогулы достигли 10 процентов. Часто на работу не являются семь-восемь человек. В бригаде Тузина прогулы достигли 5 процентов. Картина немного лучше, но тоже далеко не отраднла. Это положение усугубляется частыми опозданиями, преждевременными уходами с работы и даже спячкой в рабочее время.

Соловьев на минуту остановился. Сзади послышался шопот. Некоторые растерянно буждали взглядами, ожидая, что же будет дальше.

— Надо помнить,—продолжал Соловьев,—что наш завод является зеркалом прорывов на всем строительстве. Не сумеем записаться на баз-скалде цементом—вот вам первая предпосылка к прорыву; не достаем своевременно гравий или песок с гавани—вторая; не додал автотранспорт нужное количество грузовиков—третья, а потом перебьют с подачей воды, тока, поломка машин—все это причины, создающие прорыв на заводе. И невыполнением программ мы в свою очередь создаем прорыв на всем строительстве. Поэтому, находясь на одном из ответственных участков строительства, каждый из нас должен в своей работе быть особенно четким. Мы должны действовать по-большинству включиться в общий штурм борьбы с современным пуск Автогиганта.

Соловьев кончил. И всем показалось, что оборвалась какая-то цепь, которую необходимо сейчас же по звеньям собрать.

Следом за ним выступил коммунар Липинский:

— Я, товарищи, хочу рассказать один случай, если совру, вы меня поправьте,—начал он.—Захожу я на-дняк к одному мотористу часов в 9 вечера, гляжу—мотор стоит, а в стороне, на расстоянии марше, спит моторист. Снизу рабочие горло надвиряют криком—«тяни!»—а его самого хоть за ноги тяни. Пока это его растащили, пока это он разогрел и пустил в ход свой остынный мотор, прошел целый час. Несколько раз заставал спящим на песке дежистина Митрофанова, Найденова и Калачева. Мне бы вместе со всеми хотелось узнать от них причину их страстной любви ко сну.

Липинский кончил, опустившись на песок.

— Врет,—врет,—вперед посылаешь с мест три голоса. С какой стати я буду врать! Что мне платят, что ли, за это?—возразил Липинский.

Лица застеснлись улыбками.

— Ого, перестрела началась—дело бугает!

— Вам за это платят!—бросил Найденов.

— А как насчет расенок? Низки ведь!—осведомился с места Калачев.

— В расенках никаких изменений. Надо поднажать на работу и при существующих расенках заработать можно,—пояснил предпехомо.

— Кто еще будет говорить?—спросил Соловьев.

— Пустя Иван Акимич Найденов расскажет про свою любовь.

— Пошли вы к черту!—отозвался Найденов.—Не спал я на работе.

— А как Калачев себя чувствует?—осведомился кто-то.

— Ну, пристали, мад вашу в душу!—обозлился Калачев.

— Нет, ты не ругайся.— Ты лучше по свеости расскажи, раз люди просят,—халая по плечу Калачева, требовал моторист Валетов.

— Увидь, а то...

— Ну, ну, тише! Не в деревне, не на жену...—отходя в сторону одернул Калачева Валетов.



валянка бетоном полв резервного цеха

— Тшше, товарищи, по порядку. Кто еще будет говорить? — спрашивает Соловьев.

— Уйду... к орту уйду отсюда! — вскочил с места разозленный Найденов. — Пусть ваши коммунистички работают, им уже шестой раз переоденут премии. К орту... — и он, раскраснев голову рабочим, ушел с собрания. Следом за ним незаметно ушел и Калачев. Несколько минут собрание растеряно молчит. Но потом новым врывом негодования ответило на вылазку напикеров.

— Что, разве мы за это получаем премии, за то, что выступаем на собраниях? — раздраженно спросил коммунар Никитин, что выступал со словами: «Словесно премии нам даются за нашу честную, достойную коммунар работу».

Единственная бригада, которая в труднейших условиях не только достигает выработки норм, но и перевыполняет их — это бригада коммуны «КИМ». Кроме того, бригада «КИМ» является застрельщиком в ликвидации всех вредных производств всех бед.

— Но даже если бы нам и не давали премий, — отmelda Зоя Вострикова, — то для нас, коммунаров, пуск аргумента в срок будет самой лучшей, самой ценной премией. Эта премия не износится, не испортится. В течение десятилетия, а может, и сотни лет, мы будем ощущать ее вкус, ее сладость, ее новизну. Говорили еще несколько человек. В резолюции отметили:

**1** Выделить три ударных бригады: в гавань для налаживания бесперебойного снабжения завода гравием, на баз-склад — сделать за своевременной доставкой и в автогаз для улучшения транспортного сообщения.

**2** Отработать по одному выходному дню на прорыве в гавани.

**3** Повести беспощадную борьбу с рвачами, лодырями и прогульщиками, не останавливаясь перед их исключением из ударных бригад.

**4** Упорядочить дежурство монтеров.

**5** Своевременно производить текущий ремонт машин и т. д.

## Чита работает впустую.

Чита работает впустую. Бригада Тузина раскочевала на две половины. Одна объявила себя ударной, подписала договор, взяла обязательство добиться повышения выработки бетона с 300 кубометров до 600. Другая же половина отказалась подписать договор и заявила, что завод больше дать бетона не может, потому что устарели механизмы.

— Лезть из кожи нам нет никакого смысла, — говорила своим единомышленникам главарь второй партии Найдено Иван Якимич. — Раньше хоть хозяин был. Присматривал. Уж если ты постарался, так и он тебе не обидит, отблагодарит. А теперь что? Он немного помочал. Потом с какой-то злобой швырнул в сторону лонату и сказал:

— Отдохнем, ребята, а то граней на исходе. Рабочие побросали лопаты, тесным кольцом расположились вокруг Найденова. Молча курили.

Лента механической передачи работала впустую. Найденов чему-то кисло улыбался, морщил лицо, отчего оно походило на огромный кусок вареного мяса.

— Што это ты, Иван Яковлевич, зубы скалешь? — спросил сидевший рядом Калачев.

— Так просто... уклонился Найденов, — мне кажется, хозяин хоронит здесь нухен.

— М-нда... неопределенно протянул Калачев. — Мы вот сидим здесь, продолжаем свою мысль Найденов, можно сказать, ни черта не делаю, а нам за это денежки платят.

Всем стало как-то не по себе, дерзая на места, а некоторые даже

— тапала и вслялся за лопаты.

— Да вы сидите, что повкалал, чай, я не какой-нибудь агитатор, чтоб вас упрекать, — забеспокоился Найденов. — Я только говорю, что хозяин здесь плохо хорошего. Мы вот сидим здесь двенадцать человек, а вы там... вы указка в руке в сторону, где две девчонки нагулажи вагоны гравием, — две девчонки подают нам гравий. Они гуляют два часа, а мы пропусаем в 15 минут...

За разговором не заметил, как остановился гравийнойкой, бетоно-мешалка, моторы и весь завод.

К сидевшим победил Белезов — руководитель партии ударников.

— Товарищи, какого вы черта сидите! Завод встал, надо идти на лаготочку гравия, песку, цемента. Видите, вот там девчонки запарились, Давыд-ка, Найденов, веди половину им: Баянкова, Калачева, Нозикова, Котова и Морозова! Остальным надо будет остаться здесь.

Все встали и деловито отправились на погрузку.

— Хозяева, мертвые все! — выругался Найденов.

## И вдруг — телеграмма

Телеграмма из деревни Найденов получила поздно вечером. Жена писала: «Тяжело больна. Срочно выезжай!», Не медли ни дня. Наталья Найденова. Конечно, Иван Якимович мог бы, не читая телеграммы, дословно передать ее содержание и все же телеграмма жена вызвала у него бурю восторга.

— Вы посмотрите, потряса в воздухе бумажкой, говорили товарищ Найденов, как ведь здорово удадал! Тяжело больна, — перечитывая пятый раз телеграмму, срочно выезжай. Не медли ни дня. Надо ведь тоже так умудриться! Ну и бес обаи, ну и бес Завтра же поеду к начальнику за расчетом.

Товарищи недоумевали.

Найденов хитро косил глазами и улыбался:

— Жинка моя больна безопасной болезнью. Сейчас страдная пора походит, а кто будет хлеб убирать, коль хозяин нет дома? Здесь гроши зарабатываешь, а там рубли улетят.

До утра так и не мог уснуть. Утощал товарищей на прощанье, но больше сам пил.

В этот день, против обожкования, не стал балагурить с товарищами. Он думал, что вот сейчас над самой его головой угрюмый машинист Сичов дернет ручку и угрюмо прохладу разрежет прожарный гудок. Монтеры выключат ток, я забуду на месте моторы, транс-грелая жакса — вальдерный строительный материал, косячий название «бетон». Рабочие начнут нажимать по кнопочкам, конечно, поставят им новый рекорд. Там сейчас вчера, так есть сегодня, так, наверно, будет завтра. Дома сейчас жена кормит грудью ребенка, а может быть, ругает сноровку за угрюмые и не отданные в починку серпы... Но мушкетер и пыльная голова, подобно мило-опудовому маму, поминутно падает на гравий, дергая все туловище вперед. Глаза слипаются и их было чертовски трудно раскрыть. Перед ними в визит, то вверх качались трансписсы, подьемники, лебедки. Весь завод то приближался, то отдалялся.

## Исцеление

Нашли его перед обедом спящим в утлу. Зав. бетонным заводом Соловьев горько усмехнулся.

— Только вот этого от тебя, тов. Найденов, и не хватало. Эх, ты! — И он повернувшись хотел уходить.

— Тов. Соловьев, минуточку! Вы не обижайтесь на меня. Радость у меня большая, с радости и выпил, — упрямился Найденов.

— Что за радость?

— Домой вызывают. Вот почитай. Найденов вынул из кармана измятую телеграмму и передал ее Соловьеву.

— Так-то так... жена умирает. Это действительно большая радость, — заметил Соловьев.

— Да я не потому радуюсь, что жена больна, а потому что вообще хочется домой, — поправился Найденов.

— Не сомневайтесь. Но все-таки этой бумажке я поверить не могу. От бессонницы спрынул от сельсовхоза, что все это действительно факт. Тогда посетитри.

Найденов недолго морщился, шара что-то в кармане и, наконец отыскав, подал Соловьеву небольшую бумажку. Она была написана за 2 дня ранее телеграммы.

## О П Р А В К А

Дано 1-му в. с. М. Шайтан, Пальмижского р-на, Ниж. края, Найденов Па. Ж. с. в том, что действительно у него жена умирает, жена омолола и при ней ребенок. Сов. положение — строгая. Чпо и-уросневерием.

Пред. сс. Жукс.

15/III—31 г.

— Только тут врут, я вовсе не середяк, — обижено заявил Найденов. — По-настоящему я бедняк. А перевели меня в середяки, потому что я недавно выстроил новый дом. Ну и с долгами расплатился. Люди у нас такие злорадные. Сосед сосед — злейший враг. Ни в жизнь не дадут человеку подняться.

«Посиди дома, расплатился с долгами, что может теперь задерживать на стройке такого типа? У него уже, наверно, обдумано все. И пока его не расчитают, он будет мешать, возмущать, вредить. Надо его выплатить», — решила Соловьев и, обратившись к Найденову, сказала:

— На твои телеграммы, на твои справки и катись отсюда ко всем чертам.

— Ты меня не гони. Отработаю сегодня день — сам уйду.

— Ты пьян, а пьяных мы до работы не допускаем. Можешь отправляться домой, — приказал Соловьев.

— Я все не пьян... Зови врача, пусть осведельствует, — потребовал Найденов.

— Врача?

— Да... да!... — подлизывал Найденов.

— Посиди здесь, сейчас вызову.

Соловьев пошел к аппарату, раза два повернул ручку и, приложив трубку к уху, сказал:

— Алло... Алло! Дайте административный отдел... Это административный отдел? Дежурный? Вышлите срочно одного милиционера на бетонный завод!



Гавань автозавода

# прошу назначить бригаиром...

т. влад

Совместная конференция инструкторов-американцев и русских рабочих была многосиднейной. На конференции не произносились пышные речи. Товарищи из далекой «ветушки» Америки рассказали, какими передавали русским товарищам американские методы работы, применив твердую заветку высококвалифицированного строителя. Они со всей преданностью делу всю ночь в день вкарпывали в русские приемы работы свои поправки.

Об этом шла речь на конференции. А под конец уже за другим инструктором назвали имена своих лучших учеников—не только в родном, но и первичных учителях.

— Товарищ Таннер говорил несколько. Слова его были просты. Переводчик передал мысль Таннера в трех фразах:

— У него там американцы. «Он» работает без брака, лучше многих американцев с 25-летним стажем. «Он» перенял Америку, он «Ов», комсомолец коммуны «Штурм», прискакавший на Авострог год назад из глухой деревушки Верхне-Мало-Биханки Чувашской республике.—двухдвухлетний Захаров перенял Америку.

Но Захаров сам не знает, как же так он, «мочальник» чуваш, перенял Америку?

Работал Захаров, как и все столяры, поднимая старинные.

В доме № 10 согородка ставили дверные коробки при помощи изначальной веревочки с камнем вместо упряма. Навешивали двери, делая № 10 Союзных говорящих;

— Вот работа хороша!

Он говорил «хорошо» и тогда, когда столяры навешивали по две, по три двери в рабочий день. Он говорил и тогда «хорошо», когда дверь была подогнана вплотную без единого миллиметра прогрома между коробкой и краями двери.

Но однажды морозным утром 16 января, когда в руках леденела пила, на этаже появились чужие люди с незнакомым говором. Знают ребята чувашский выговор, татарский, выговор марийцев, а этот не такой, не похож ни на один из них. Сначала ребята незнакомо:

— Вот гуд!

И видели недовольное поклонычивание головами. А когда по следам их ребята пошли гудять гвоздодер чужого человека, в еще большее изумление пришли ребята.

— Что ты делаешь? Зачем ломаешь, портишь нашу работу?

— Но в ответ слышалося:

— Вот гуд.

Через переводчика незнакомцы привели прораба второго участка—Кузнецова, которому и сказали:

— Дайте нам молодых плотников, которых бы мы учили.

И в один голос чужие люди горлавили:

— Найс... рашн...!

А на утро сошлись люди одинаковой профессии, но с разными хватками.

Непривычно было брать невиданный американский инструмент. Плашки вываривались из рук; а Кузнецов не знает, что с ним делать, как отпереться, чтобы принудить золотой рубанок,—колотить вельдя. Он, Кузнецов, не знает даже, что такое уровень.

Приврекли молодых плотников к американцам. Прохоров, Коновос, Захаров, Кузнецов, Машковцев к Таннеру попали. Распределил Таннер работу:

— Ты делай дверные коробки, ты ставь их, а ты навешивай двери. Чтобы вся работа делалась одной бригадой.

Зачем это делалось раньше. Раньше он ставил дверь к стене и стругал края ее, портил тем самым штукатурку. Медленно шла работа.

— Вот гуд,—и за этими словами Таннер приказал обязательство «собо-бачкам», т. е. местом, где должны храниться все инструменты.

«Шабачка» (по-таннеровски) увеличила производительность труда на 15 процентов. Острый и тонкий американский инструмент помогал вежливо быстрее выполнять задания. Благодаря рейсмусу можно было достигнуть точности во всякой работе. Стань ставить коробки под руководством Таннера. Работа шла четко, качество работы было очень высокое.

Распределение обязанности так: знал свое дело, другой работы не касался.

А как Захарову другой работы не касаться, если ему без дела делать нечего, а чернорабочих нет? Но спотык Захаров не любил, пошел сам за дверями. Ничего не попомнил! Александр Захаров понял, что надо учиться американским методам

работы, слав в архив старые привычки. И с каждым днем зорче всматривался Захаров в таннеровские хватки.

Буду работать, как Таннер!—И Захаров еще крепче нажимает на ножевку, и летит изпод нее огики белее—дровяная кровь.

Чудная спешкежда у американцев, но всегда здесь, вот в пробках, в петельках, карманах американской комбинации. У американцев всегда повышается производительность труда, улетит рабочий день.

Вечером в бараке не за свое дело взялся столяр Захаров. Непово крошки парусины.

Александр везет в новую для него работу. А в 12 часов ночи увидели на Санке новую спешкежду—комбинацию—русскую комбинацию на американский лад. Карманы в бесчисленном количестве

наши Захаров на парусиновые штаны и туфелку; шпатель, шпатель, Петелек насажал и сзади, и спереди. Весь инструмент определил, передел некоторые иречья в газете «Авострог» появились приказ начальнику снабдить всех русских рабочих, работающих под руководством иностранных инструкторов, американской спешкеждой.

Карманы Захаров скоро усвоил таннеровские привычки и приложил к ним комсомольский энтузиазм.

Ежедневно наблюдал за сотоварищами, убеждался, что «так работать нельзя».

Решил показать, как надо работать. С вечера завил десятника, чтоб авострог материал был в достоянном количестве.

Утром задержался в газете. Инструмент под руками, шурупы, петли, обеда навесил восемь дней.

— Да у нас норма-то всего пять дверей в день,—не верят бригадники.

Молчит Захаров. Он хочет показать ребятам свое достижение на месте, чтобы сами убедились. К концу работы повел Захаров бригадира и Таннера.

Бригадир насчитал четырнадцать с половиной дверей, навешенных Александром за день.

— Опрэйт, опрэйт!—больше Таннер ничего не мог сказать. Он не удивлен, он верит тому, что скоро и все бригадники будут работать так. Он доволен, что комсомольцы переняли Америку. Он понимает, достигнуть того, чего никогда не добьется капиталист. Он доволен, что под его таннеровским руководством молодой чувашин перенял Америку.

Когда Захарова спросили, как он достиг таких темпов, Александр не мог ответить. Потому ли, что ему не приходилось подносить дверь сзади себя, как это было раньше, потому ли, что он совсем не курил комбинация с инструментами, Захаров не знал, но он не удивлялся.

— Я работал, как и всегда, но у меня было все под руками.

У Захарова действительно все было под руками: и русский революционный энтузиазм, и американская деловитость, приобретенная им в процессе работы.

Александр знает, что освоит американские методы, американскую технику—делаю почти каждого комсомольца. А он комсомолец с 1925 года.

В бригаде бригадир—беспартийный. Хороший производительник. Но взбрело нехорошее в башку бригадиру—удать со строя. И бригадир Прохоров удрал. Два дня бригада была без головы.

На утро призывает инструктор Захарова к себе и сует в руки бумажку. Захаров тут же развешивает, и английские слова в русском переводе полезли в глаза:

**«Коммуне „Штурм“**

Рабочий-коммунар Т. Захаров—лучший в бригаде, показавший невиданные из Авострога образцы работы. Прошу коммуноу назначить его бригадиром.

Записка, сложенная четверго, юркнула в один из многочисленных карманов «американской», с русскими поправками, комбинации.

Историк Таннер.

Хорошие руковожа.

Перестройка сельского хозяйства на основе строительства крупных совхозов и колхозов, бурное развитие промышленности и возрастающий в связи с этим во всей стране спрос на транспорт в СССР.

Строительство в Нижнем-Новгороде автомобильного завода должно явиться не только источником снабжения страны грузовыми и легковыми автомобилями (140 тыс. шт. в год), но и прантической школой в деле освоения передовой техники и подготовки кадров для дальнейшего развития автопромышленности.

Совет Труда и Обороны СССР



# автомобильная америка

г. антан

— Пойдем в город!—обращаюсь я к товарищу по плаванию. Мы стоим в Гамбурге, зайдя туда по дороге в Лондон.—Иль у тебя снова автомобильная причина?

— Да! да! автомобиль...—отвечает он и отворачивается.

Я иду в город один. И так в каждом порту. Товарищ конит. Он старый авторосс и мечтает о машине. Хотя в в автороссе не меньше всего, у меня нет таких крупных планов. Товарищ отказывает себе во всем, он даже не получает жалования, переносит все суммы на Америку. Так мы переплываем океан.

Нас захватывает автомобильная горячка. Сотни, тысячи автомобилей. Юноши, девочки и старики, управляющие бенками, фордами и шверто-лодками. Роскошные асфальтовые дороги на сотни километров делают нас большими «автомобильей».

На пятый день пребывания в Балтиморе товарищ купил себе вирес найти. Прекрасная двухместная машина, блестящая подпиркой и никелем, работающая час часы, тянет нас за город.

На два американских места мы усадим втроем и мчимся в Филадельфию по черной ленте шоссе. Десятки машин идут вперед. Мы обогнать замешкавшихся и пропускаем более сильные категории.

Миля за милей открывается перед нами шоссе и провинциальная Америка. Мы жадно оглядываем горизонт, открывая для себя новую страну. Изредка нас обгоняют мощные линкольны и гудзоны. Наконец попадаются огромные фургоны с товарами, омнибусы, и обычные веренища автомобилей не редки ни за 10, ни за 20, ни за 30 миль от города. Негры едут большими компаниями с десятками ребятишек в старых, потрепанных машинах.

Здесь, на большой дороге, среди автомобилей, как на ладони—картина классового расслоения сегодняшней Америки. В машинах с отделкой, доведенной до разврата, бесечно проносятся хэзевы—крупные капиталисты. Ошибки быть не может. Мы осматривая эти изюмелы на Нордавено в Балтиморе—им цена 30 000 долларов. Зато ковыляющий и дребезжащий форт—Т—ведет создатель всех ценностей—американский рабочий. Среди его товарищей огромное большинство вовсе не пользуются автомобилем.

Каждый штат имеет номера своего цвета, так что по этому определению мы следим, местные ли это жители, прокатывающиеся по воскресеньям за городом, или путешественники издалека. Дальше от города смежные дороги подкидывают новых попутчиков из других штатов. На одном из поворотов мы встречаем запыленную машину с вещами, привезенными на подножках из Флориды, с юга. Очевидно, нетрагическая семья решила переселиться в Нью-Йорк или Филадельфию из неблагополучных штатов, где сильно притесняют негров, а северные, где неграм живется «лучше».

Вторую машину—участницу нашей совместной поездки—преследовали проколы. Наши водители, еще неуверенно сидя за рулем, часто съезжали с асфальтовой части шоссе на галечную и слабые покрытия моментально сдавали под напором гальки. Приходилось менять колеса. Пока мы стояли, мимо проносились авто-рекламы. Жесткий паровоз ехал с громким звоном колокола, раскачивающегося под капотом-котлом. Огромная кукла-пулс в ванне на колесах скрывала под собой грузовик Форда, а мотоциклетная коляска одного из Хартеи была превращена в камеру фото-аппарата. Вообще американцы широко используют рекламу на автомобилях.

Через реки, заливы, большие озера мы проезжали по прекрасным мостам. Один был даже двухэтажным, с движением в одну сторону по каждому этажу.

Местами шоссе идет рядом с железной дорогой, и тут нам бросилась в глаза конкуренция автомобильного сообщения с железной дорогой. Между Балтимором, большим портовым городом на берегу залива Чесапик, и Нью-Йорком через Филадельфию курсируют большие, прекрасно оборудованные автобусы, величиной с наш трамвайный вагон. За плату более низкую, чем на железной дороге, вы сможете переехать из города в город на автобусе. Мы могли сделать вывод, что автобусами пользуются эскуперы. В нескольких автобусах мы видели школьников и взрослых в одежде, отличающейся их принадлежностью к туризму.

Последняя шина, лопнувшая от неосторожного заезда на полосу гравия, заставила нас обратиться к помощи, ближайшей газolinной станции.

Разобранные в изобилии на протяжении всего пути газolin-стэйшен позволяют ехать в Америке на автомобиле людям, совсем мало знакомым с машиной. Стоило нам остановиться у края дороги, как первый же проезжающий автомобиль остановился и спросил нас, в чем дело. Если бы мы ответили, что нуждаемся в помощи, то автомобильист, продолжая свой путь, сообщил бы на ближайшей газolin-стэйшен, что мы находимся в таком-то месте, нуждаемся в технической помощи. Моментаально за нами выехали бы автомобиль с инструментами и подъемным краном, с рабочими, которые оказывают скорую техническую помощь.

гетрам на шайле (америка)



автомобиль в шлагбауном табора



новый автобус в минниаполисе



На газolin-стэйшен в ремонтной мастерской нам зачинили камеры, моментально завулканизировали покрывающие, накачали починенные шины, и мы могли продолжать свой путь. Американцы считают расчётливостью тратить чистый бензин и едут на смесках запатентованных и распространяемых фирмами, рекламирующими свой газ всеми возможными способами. Конкурирующие фирмы ставят на станциях ряды ярких раскрашенных колонок, по вечерам освещенных сильными электро-лампами. Газolin стоит от 19 до 25 центов (от 35 до 50 копеек) за галлон, причем налог с автомобилей из содержание дорог и искусственных сооружений берется государством именно через горючее. Больше потребяя горючего—вы больше платите налога, так как фирмы, торгующие горючим, платят государству некоторый процент с каждого проданного галлона. Подъехав к газolin-стэйшен, вы говорите подходящему служащему станции название нужного вам газа и количество галлонов, не выходя из машины. Служащий моментально отвернет пробку и нака-



сверление углов рабочих шпирале в С. А. С. Ш.



улице улицы рабочие шпирале, автомобили рабочих

чаг горячего. Совершенно бесплатно посмотрит, есть ли у вас вода в радиаторе, дольет, если ее нехватает, и подкачет воздуху в шины, если они сдали.

Воздух для шин проведен в специальном шангге, и служащий станции, соединяя вентиль шангга с вентилем шины, автоматически доводит давление до нужного, при помощи специального регулятора. Все это занимает две-три минуты, и вы можете продолжать ваш путь. Но и при двухминутной остановке на газолит-станции вам дадут почувствовать, что вы в капиталистической Америке. У ряда газолитов стоит потрепанный автомобиль рабочий. Служащий станции наводит свой шпак к машине, и в этот момент подкачивает блестящий авто. Накрахмаленный мальчик, блестя напомаженным пробором, небрежно кричит:

— Сорок галлонов!

Служащий, сорвавшись с места, бросается к заднему баку и наполняет машину барина газолитом. Рабочий торопливо смотрит на

часы. Он, очевидно, опаздывает. Но очередь доходит и до него. У служащего сразу меняется отношение к клиенту. Прошла натянутая старая машина.

В американских городах существуют специальные правила стоянки, выписанные к жизни наличием огромного количества машин, загромождающих все улицы, площади и просяды. Около учреждений и некоторых частных домов на тротуарах стоят стойки с вывеской: «Не останавливаться» — No parking. Это место оочерено толстыми черными или белыми линиями на асфальте улицы и подкачет, что оно арендовано для стоянки определенной машины и должно быть свободно всегда для выезда. В центре города машины становятся так плотно друг к другу непрерывной вышнейшей, что часто нет никакой возможности остановиться у нужного вам магазина ближе, чем за полкилометра.

Для приезжающих в город по делам есть места на площадях. Центр такой площади расчерчен на равные отсечки, и которые вы можете поставить свою машину. Но специально объявлено сказано, на сколько здесь можно оставить свою машину. Стоянка не более трех часов. Стоянка полтора часа и т. д. Помните, следящий за порядком, заметив перестоявшую машину, сделает пометку на асфальте и при повторном обходе, вновь заметив ту же машину, снова сделает пометку из кармана. Не горючись, он пригласит штурком цветной ярлык к рулю вашей машины и пойдет дальше. То же сделает полисмен, если вы нарушили установленные правила в другом месте и по другому поводу. Вернувшись и найдя ярлык, вам остается разесть куда следует и утащить штурк. У себя дома, в СССР, мы страдаем на машинах от трески. Какие бы колеса, рессоры или детали машины, наше бездорожье доведет их до конца в три, десять раз скорее, чем это следовало бы. Американский гуарон сберегает рессоры. Но машина, похолодная в Америке, страдает от другого. От тесноты, от толкучки забиты ваши крылья и подножки. Не спасает машину и амортизаторы, предостерегающие перед и зад от толчков. Беспощадно толкаются машины в заторах, на узких перекрестках.

Несмотря на огромное скопление машин, американцы ездят очень быстро. Все летят. На перекрестках горят сигнальные огни, регулируемые с центральной станции. Три круглых стекла обращены в зеленую, желтую и красную цвета. На верхнем зеленом написано «до (итинг)», на красном «Stop» (стойте). Эти огни горят по 55 секунд, средний говорит только 5 секунд — он служит предупреждением. Следя за огнем, горящим и днем и ночью, вы и ведете машину.

В городе разрешается езда со скоростью 25 миль, за городом 40 и больше. Все места с ограниченной скоростью обозначены знаками и цифрами наименьшей обхотности. Но в городе ездят и быстрее, что приводит к катастрофам. Свидетелями одной пришлось быть нашим автоводителям.

Трое молодых людей, разезжавших на своем форде, врезались в трамвай на большом ходу. Трамвай не пострадал, а машина была разбита и сломана, получили тяжелые увечья. Водило руль врезался в грузов, передним стеклом ему скакало лицо.

Скорая помощь приехала через минуту, и через пять минут на месте происшествия не осталось следов несчастия, и движение было восстановлено. Кровь смыта водой, трамвай ушел сам, пострадавших увезли, так же как и автомобиль увезла машина скорой технической помощи.

Американцы не чинят повреждений. Аварийная машина продается за бесценок. Еще из вагона поезда по дороге из Нью-Йорка в Балтимор нас поразило количество автомобильных трупов. Под откосами у отчужденных деревьев, в пригородах валялись одинокие автомобильные клалки. Изредка встречались автомобильные кладбища, которые так пригодились бы нашим вейкам автодора.

За неимением достаточного количества гаражей, американцы вынуждены оставлять свои машины на воздухе. Именно этим можно объяснить себе подавляющее большинство крытых автомобилей, хоящихся в эксплуатации. В рабочих кварталах все автомобили поноют под открытым небом. Около одной из свалок каждый вечер я видел такой открытый гараж. Тут же волялся старый форд, который постепенно разбирали на части.

Классовый подход проявляется со строгой последовательностью в постановке машин на работе. Каждое утро к заводам приездают сотни авто. Для того, чтобы встать, им нужна линия в два-три километра. Постепенно они заполняют обе стороны улицы тесными рядами, и здесь есть свой устав.

Директор, капиталист, может ставить и ставит свою машину к самому подъезду своей конторы. Выские служащие ставят машины по-близки. Но ворота для рабочих не должны быть закрыты. Мастера ставят машины на другой стороне, а иной рядовой рабочий, приехав к заводу, не может поставить машину ближе, чем за полкилометра. После работы усталым товарищам приходится идти в дальний конец улицы за своей машиной. И эти ряды машин, поставленных по положению, клалкается, одним своим видом характеризует момент. Часто у сам ворот крутятся, блестя наценными частями, полицейской автомобиль.

В Америке автомобили продают в рассрочку, как у нас швейные машины. Капиталист в целях рекламы раздувает легенды, что каждый рабочий имеет автомобиль. Когда же капиталист спрашивает: «У вас каждый рабочий имеет авто?» — капиталист начинает выкручиваться: «Каждый хороший ра-чичь», — уточняет он положение. Хороший — с точки зрения капиталиста.

Я жил 30 дней в семье рабочего, в рабочем квартале Балтимора. На улице было полторы тысячи квартир (моя была 1248), но машины на улице было десятком. Все десятилетия назад выкручиваться: «Каждый хороший ра-чичь», — уточняет он положение. Хороший — с точки зрения капиталиста.



прочти 187 страниц<sup>1</sup>

Книжка как нельзя удачнее вышла в дни, когда вся страна ждет пика Автовадова. Эта книжка — об автомобилях. Книжка очень удачная. Меньше, чем на двух сотнях страниц, автор сумел сказать, по сути и занимательно, о развитии истории автомобиля, об его техническом совершенствовании, о роли автомобиля в мировой экономике, и о самом автомобиле, как о технической единице.

«Если бы из какого-нибудь другого мира, скажем с Марса, к нам на Землю попал посетитель, которому нужно было бы на одном предмете

продемонстрировать всю сумму достижений науки к настоящему моменту, то ему следовало бы показать автомобиль, этот узел, в котором тесно переплетаются многолетние высшие теоретические и прикладные науки и различные отрасли техники наших дней» (стр. 77).

Приглашая читателя другой планеты посмотреть на техническое достижение человеческой мысли, автор не увлекается показом технической стороны автомобиля. И в этом заслуга автора и интерес книги. Детальное описание частей автомобиля члещено достаточное количество страниц. Принцип построения машины и взаимодействие деталей становится понятным мало-малюска посетителю читателя. Но «Все авто Дрожжина» — не пособие для изучения автомобиля, а книжка об автомобиле. Автомобиль поставлен в круг экономических интересов капиталистического общества, в условия капиталистической конкуренции. Выясняется роль автомобиля в повышении спроса на каучук, нефть, бензин. Эти предметы, как известно, служат яблоком раздора между капиталистами с разных полюсов. О. Дрожжин приводит читателя в «сору» между Англией и Бразилией из-за каучука и риса, как Англия украла у Бразилии семена хвоща (каучуконосное растение). Обрисована роль автомобилизации и в драках капиталистов за нефть.

Автомобиль вырастает со страниц книги как непреодолимое средство стихийного передвижения, как тонко собранный клубок технической мысли и как фактор экономической. Все эти три темы довольно полно разработаны автором.

О. Дрожжин рассказывает об автомобиле капиталистическом. Это понятие. Своего автостроения отстало от передового советского на большую дистанцию. Но автор далеко от любования «евудскими Америками». Рассказывая о блестящих образцах автотехники, он умело обосновывает на конкретных примерах необходимость советских противотрясов, не обобщенных, конечно, и автомобилей. Обладание вырастает лихорадочным погоня за рекордсменством, обусловленным той же конкуренцией. Скорость —

пот идеал, скорость, которая не имеет никакого практического применения. Ее в жертву приносятся водители машины и «хотинки за секундами».

Книжка захватывает 80-е годы, в которые был изобретен автомобиль, забирается и в более ранние времена, отмечая все попытки техники выйти разрешенные за пределы безопасности. Автор водит читателя по международным выставкам, ошеломляющих количеством марок. Он останавливается на каждом этапе автомобилостроения, давая ему характеристику. Перед нами проходит карта мира с обозначением скоростного трасса, затем мы в Лондоне, где происходит испытание машины на выносливость (автомобиль безостановочно бежал на зародке, со скоростью 50 км в час 40 суток). Проходит через нами и Лондон 90-х годов, с пресластным законом об ограничении скорости локомотивов, которым был отмечен и первый авто. Этот закон создал владельцев omnibusов и железной дороги. Культурная страна не пренебрегла автомобилем: добрый десяток лет, пока экономика не выдвинула автомобиль на первое место после железной дороги.

Капиталистические страны сделали авто хорошим другом. Автомобиль — это применение автомобиля: виллы, пожарный насос, авионик, убирающий мостовую. Авто на службе у школы, в сельском хозяйстве, на военной службе... Действительно, для применения этой универсальной, посушающей машины, может быть сделано много авто.

Нужно знать, кто и в чем необходимо «догнать и перегнать». Книга О. Дрожжина показывает, кто и кем самым агитирует и за скорейшее развитие советского автомобиля, равнявшегося без урств капиталистической конкуренции.

187 страниц книги снабжены многочисленными хорошо выполненными фото-иллюстрациями и чертежами. Есть фото-запись с первого автомобиля (1877 г.) Карла Бенца и кончая фото-гонами 1930 г. на мировой рекорд в 372 км, в час. Это очень оживляет книгу, делает ее более интересной.

Книга должна поучить, самое широкое распространение в явках Автодора, среди рабочих автозаводов, среди шоферов и рабочей молодежи, интересующейся техникой.

<sup>1</sup> О. Дрожжин (В. Ковратников) — «Век авто» Изд. «Моз. газет», стр. 187.

# ВООРУЖИМСЯ ЗНАНИЯМИ

а письменный

Представьте себе огромное помещение, в котором тысячи рабочих, тесно прижатые друг к другу, работают при неярком шуме. Ни один из них не смеет разговаривать, не смеет курить, не смеет садиться. Если рабочий опаздывает хоть на одну минуту, у него удерживается зарплата за шесть рабочих часов. Для каждого рабочего предоставляется 15 минут. Есть должник там же, где работник. А так как сидеть там не на чем, сидят прямо на грязном полу. Тогда как для надсмотрщиков, полицейских и старших мастеров имеется прекрасно оборудованная столовая. Вот как описывает немецкий писатель Томлер положение рабочего на заводе Форда.

В маленкой книжке «Автомобилизм в Америке» (Выгодский. Автомобилизм в Америке. Изд. «Огонек», М. 30 г. 112 стр. Ц. 25) автор сумел показать как противоречия капиталистической системы отразились на автомобильной промышленности России. Наряду с этим автор рассказывает о технических достижениях американского автостроения. Читатель найдет в книжке Выгодского не малое количество сведений. Недостаток книги — перегруженность ее цифрами и статистическими данными. Книга мало «показывает». Ее значение преимущественно информационное.

Знай и видел издающую машину, идущую по площади, зарпопозенной снегом. Под снегом был лед. Шофер крут зверзвля. Машину заводил и повернул вокруг собственной оси. Лицо шофера выразило полнейшее недоуме-

ние. Он не был испуган — он был изумлен. Теперь я знаю — он не читал книжку Маллишва.

Памятка водителя автомобиля. (Гострансизд М. 31 г. 63 стр. Ц. 18 к.)

Эта книжка начинается с табельной доски. Водитель автомобиля приходит на работу. Он снимает табель. Затем начинается его рабочий день. Он получает путевку, инструкцию, осматривает автомобиль. Осматривает, осматривает свою машину, осматривает в гараже «обсидиан». Сегодня шофер, получает автотар, завтра ему дадут полуторатонный форд, а там, глядишь, водитель съездет на легковую машину. В книжке очень подробно описано, как нужно садиться по городу и на городом, как экономить топливо, наблюдать за правильностью погрузки, починять рессоры и класть заплатки на проколотую камеру. Машину водителем, знающим с книжкой Маллишва и усиленного ее практически, не занесет на обделенной площади.

Очень подробно и понятно изложено все, что должен знать шофер, делает книжку ценным пособием начинающему водителю.

Некоторые время назад, когда номера московских автомобилей присваивались пятизначным цифрам, в городе возникла игра. Люди идут по улице и смотрят — увидевший первый номер выигрывает. Сегодня и видел автомобиль номер — 10365; автомобиль был полуторатонный Форд. Он проехал мимо, изложил селеновую лакировкой. Вечеря я прочел книгу

**Автомобиль Форд. Модели «А» и «АА». Краткое описание и правила ухода и пользования.** (111 стр. Ц. 50 к.)

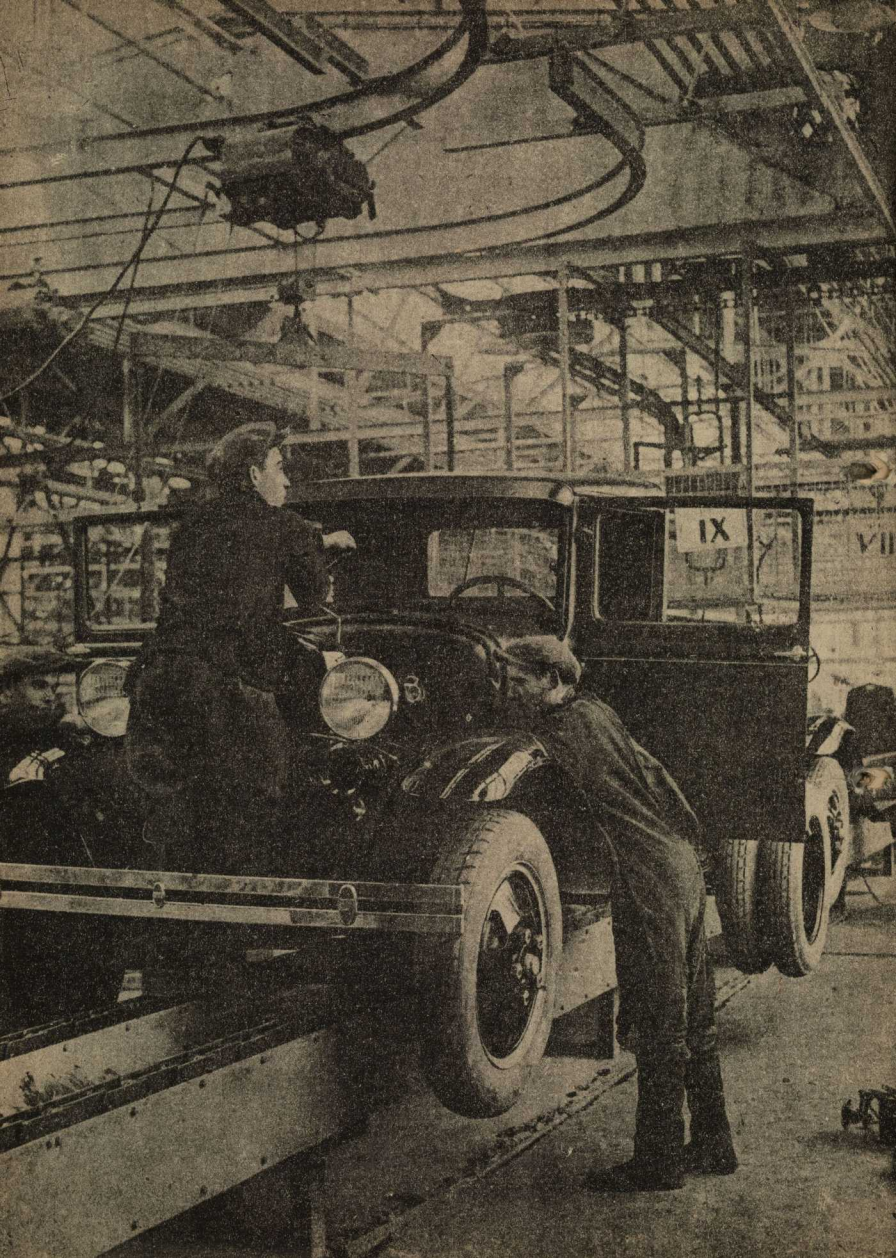
Книга эта сухо и детально излагает все, что нужно знать водителю Форда. Она разбирает машину по косточкам — без лишней эстетриктики, техническим языком, она знакомит читателя с автомобилем так, как знакомит учителя анатомии будущего хирурга. Книга снабжена хорошими иллюстрациями и чертежами. Правда, она рассчитана на некоторую подготовленность читателя. Но каждому комсомольцу, желающему основательно познакомиться с автомобилем, который будет использоваться. Нижегородским автозаводом, проезд ее необходимо.

**Эксплуатация за автомобилем.** (Гострансизд 35 стр. Ц. 15 к.)

Краткое руководство по уходу за автомобилем и советам, как устранить неисправности в нем. Книга рассчитана не только на шоферов, но и на широкий круг рабочей молодежи, желающей практически разобраться в уходе за автомашиной.

**Гидлер А. Курь Automobile. Том I.** (112 стр. М. 34 стр. Ц. 6 р. в переп.)

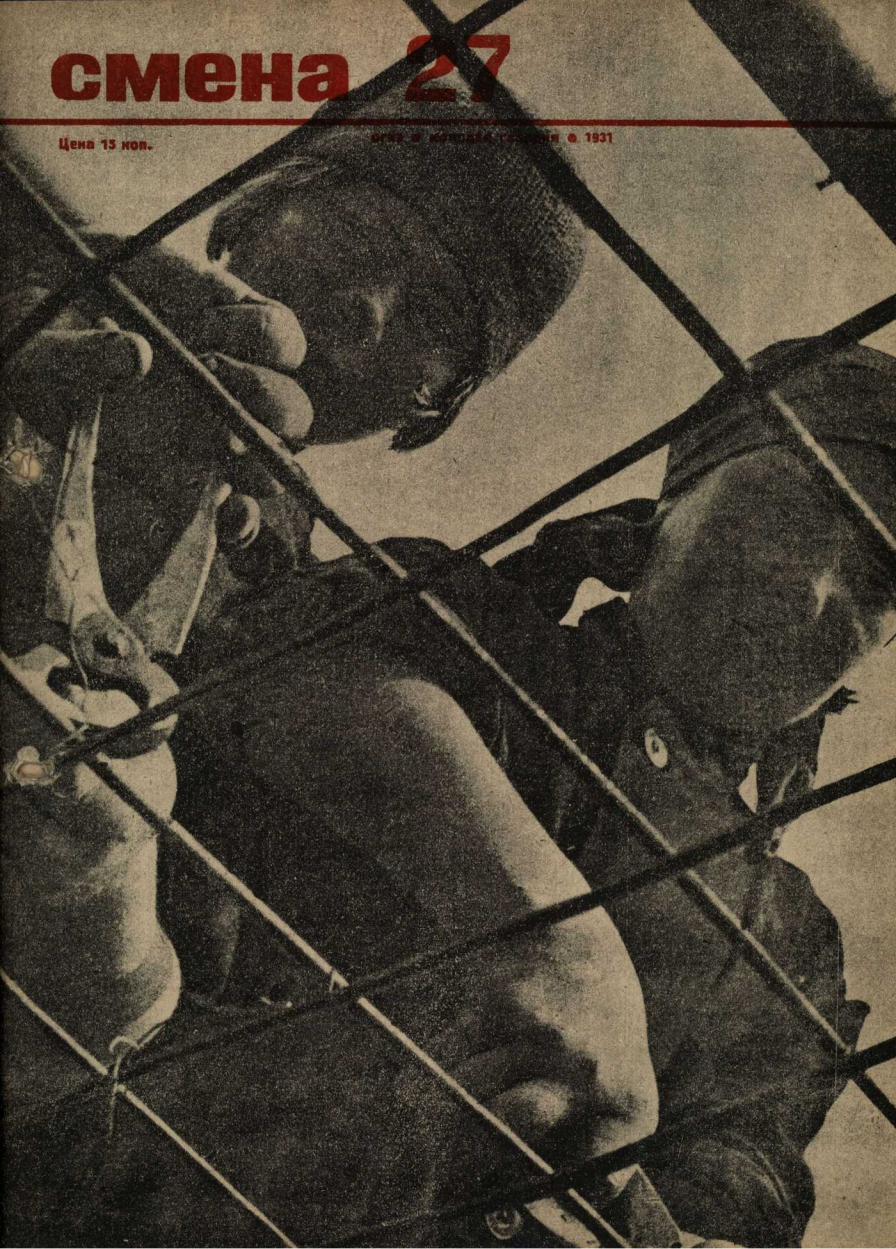
Эта книга должна служить основательным пособием при проектировании автомобилей. С ней должны познакомиться все работники автомобильной промышленности. Недоговоренному читателю она будет трудна: он столкнется с ней с одним вопросом, требующим теоретической подготовки.



# СМЕНА 27

Цена 15 коп.

Вып. 27. Москва, 1931 г. № 1931



# внедрим

женский труд  
во все отрасли  
производства

---

