

ЗА РУЛЕМ

ДОРОГУ СОВЕТСКИМ
АЭРОСАНАМИ

4

1929



...Пролетарь садится. Тренировка.

Витя А. Шибанов

В. С. Н. Х. С. С. С. Р.

ГОСУДАРСТВЕННОЕ СТРОИТЕЛЬНОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО

„ТРАНСТРОЙ“

ПОДЪЕЗДНЫЕ ПУТИ — широкой и узкой колес, шоссейные, асфальтовые и проч.

ПОДВЕСНЫЕ ДОРОГИ — канатные, однорельсовые.

БРЕМСБЕРГИ и прочие транспортные устройства и сооружения.

СТРЕЛОЧН. ПЕРЕВОДЫ для широкой и узкой колес.

ПОВОРОТНЫЕ КРУГИ, ПОЛУСКАТЫ, ВАГОНЕТКИ ВСЕХ СИСТЕМ

ИЗЫСКАНИЯ ТЕХНИЧЕСКИЕ И ЭКОНОМИЧЕСКИЕ, ПРОЕКТИРОВКА И ПОСТРОЙКА

ПРАВЛЕНИЕ: Москва 19, Гоголевский бульвар, 31-а. Телефоны: 5-05-54, 5-68-39, 2-78-38

ОТДЕЛЕНИЯ: ЛЕНИНГРАД, Васильевский остров, 22 лин., д. 3, (механический завод); ХАРЬКОВ,

пл. Розы Люксембург, гос. Спартак, пом. 81; СВЕРДЛОВСК, ул. Троцкого, д. 8-б, ком. 4-а;

МОСКВА, Рождественка, д. 8.

ГРУЗОВИКИ

ОМНИБУСЫ

АВТОМОБИЛИ

для специальных целей



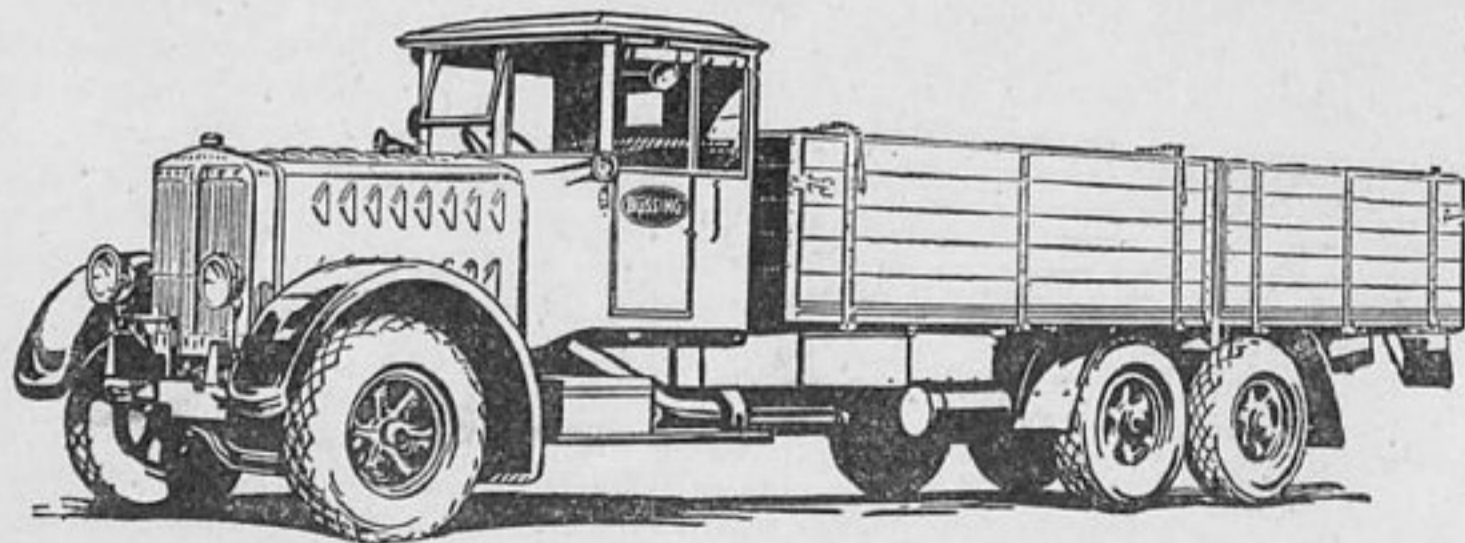
АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОД

H. Büssing

A.-G.

BRAUNSCHWEIG

Германия



Выписка заграничн. товаров может последовать лишь на основ. действующих правил о монополии внешней торговли

Помещайте Ваши объявления в журнале „ЗА РУЛЕМ“



ЗА РУЛЕМ

ДВУХНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ ВСЕРОССИЙСКОГО ОБЩЕСТВА «АВТОДОРА»

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

Второй год издания

РЕДАКЦИЯ: Москва 6, Страстной бульв. 11
Телефон 3-31-91
КОНТОРА: Москва 6, Страстной бульв. 11,
„Огонек“, Отдел распростран. Тел. 5-51-69

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА: на год—4р. 50к., на
11 м.—4р. 25 к., на 6 м.—2р. 50 к., на 3 м.—
1р. 30 к., на 1 м.—50 к. За границу: на
12 м.—2 дол. 50 цент., на 6 м.—1 дол. 25 цент.

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

Moscow 6, Strastnoy Boulevard 11, USSR

№ 4 (13)

1929

НОВЫЙ ЭТАП В РАБОТЕ АВТОДОРА

Содержание:

Д. Соловей—Новый этап в работе Автодора . . . 1 стр.
В. Дмитриев—Как организовать коллективы Автодора в селах и деревнях 3 стр.
Дороги и автомобили во всем мире 4 стр.
К. Ш.—Дорогу советскому автомобилю! . . . 5 стр.
И. Фельдман—3.500 километров на советских снегоходах 8 стр.
Всесоюзный пробег аэросаней 10 стр.
В. Дмитриев—Даешь автомобиль! 11 стр.
Автомобиль в быту Соединенных Штатов— 12 стр.
С. Г.—Борьба за мировой рекорд скорости— 16 стр.
Проф. И. Скрябин—Как организовать трудовую повинность в деревне . . . 18 стр.
Автомобиль в Афганистане 21 стр.
Века, народы и мосты 24 стр.
Ис. Гуревич—Аэросани и просто сани 26 стр.
Глазом рабкора-автодоровца 28 стр.
М. Презент—Как работает Центральный Совет Автодора 30 стр.
Автодорожская переключка 32 стр.
В номере 43 иллюстрации

ВОЗНИКШИЕ на местах автодорожские органы вырастали так быстро и неожиданно, что провести правильную, нисходящую организационную лестницу в течение первого года было почти невозможно. Вследствие этого, самые низовые ячейки Автодора, например, уездные отделения или отдельные коллективы, возникшие в различных пунктах Союза, вынуждены были обращаться с запросами прямо в центр.

К концу первого года постановлением президиума общества было дано указание на места о необходимости соблюдения правильной системы подчинения и руководства, взяв за основу административное разделение по РСФСР.

Ко второму году существования Автодора накопилось много весьма существенных и принципиальных вопросов, остающихся еще неразрешенными по целому ряду причин. К числу неразрешенных вопросов относятся: признание или непризнание прав юридических лиц за местными отделениями Автодора; вытекающие отсюда вопросы о праве отделений иметь подсобные производственные предприятия, связанные с деятельностью Автодора; вступление в члены общества Автодор молодежи в возрасте до 18 лет; о праве и о формах коллективного и индивидуального пользования средствами механического транспорта—автомобилем и мотоциклом, и ряд других более мелких, но жизненных вопросов.

В течение первого года работы Автодора центральный аппарат общества уделял большое внимание возникшим в Москве коллективам ибо московское отделение отсутствовало.

Быстрый рост московских коллективов и огромное количество вопросов, стоявших перед центром, давали большой и всесторонний материал для изучения наиболее жизненных вопросов автодорожской деятельности. Но в результате такого переплетения работы центра с московской организацией получилась недостаточная четкость в работе отдельных секций. Секциями все же проделана большая работа по разработке самостоятельных проблем и по обслуживанию запросов бурно возникавших московских коллективов.

Информация, обмен опытом, до сих пор еще не налажены между центром и местами. Наблюдается быстрый рост периферии, численность коллективов увеличивается, количество членов Автодора растет, и это в период, когда почти не затронута активная прослойка деревни.

Во второй год своей работы центральный аппарат Автодора выделил московское отделение и передал ему значительную часть своих функций.

На пути к осуществлению новых форм руководства надо поставить перед президиумом общества серьезную и очередную задачу: теснее связаться сверху донизу с партийными, профессиональными, советскими и общественными организациями, где мы получим новые кадры рядовых членов и активных работников.

Многочисленные запросы мест по темам, не отраженным ныне действующим уставом общества, делают необходимым пересмотр и дополнение устава; близость предстоящего съезда Автодора (намечаемого на март) ставит на очередь вопрос о разработке общего и секционного планов работы аппарата президиума. Наличие подобных планов даст правильный метод работы с первой линией местных органов Автодора (областью, краем, губернией); последние будут иметь отправной материал для руководства отделениями и коллективами на своей территории. Помимо установления и оживления систематической информации и связи центра с местами, необходимо осуществление широких методов связи через инспектирование местных органов. Для усиления работы нужно развить сеть автодоровских клубов.

До сих пор работа проводилась преимущественно в городе, теперь мы стоим перед необходимостью усиления работы в деревне в области дорожного дела, и не только по своей инициативе, но также вследствие давления самой деревни, куда проникли сведения об Автодоре. Деревня скоро предъявит большие требования к Автодору. Автодор должен быть готов удовлетворить их.

Автодоровским органам по нашему мнению необходимо принимать участие в совещаниях государственных, общественных и других организаций, на которых ставятся вопросы автомобилизма и дорожного дела. Надо установить формы практической работы коллективов Автодора в городе и в деревне. Если работа коллективов Автодора не будет иметь конкретного и практического содержания, можно опасаться, что численность автодоровских ячеек станет уменьшаться. Указанные выше вопросы должны подвергнуться также обсуждению на страницах нашего журнала. Совместное обсуждение и коллективная критика дадут лучшие ответы на них и укажут способы их разрешения.

Д. Соловей

К ПЕРЕГОВОРАМ с АМЕРИКАНСКИМИ АВТО-ФИРМАМИ

В ДОПОЛНЕНИЕ к сообщениям, помещенным в иностранной и советской печати, мы имеем возможность сообщить следующее:

Переговоры ведутся как с компанией Форда, так и с „Генеральной Компанией Моторов“.

Предложение первой сводится к созданию в СССР смешанного общества с вложением иностранного капитала для постройки завода с максимальной мощностью в 100 тысяч машин ежегодно при работе в две смены.

Предложение второй кампании состоит в оказании технического содействия и предоставлении права постройки в СССР модели „Шевролэ“. „Генеральная Компания Моторов“ соглашается на предоставление кредита при покупке частей для сборки сроком не менее чем на один год.

В обоих случаях в течение первых двух лет (начиная с 1929-30 года) предполагается производить сборку ввозимых из-за границы частей, а в последующие два года развернуть производство таковых в пределах Союза.

Ведущим переговоры представителям советских хэзрганов предстоит согласовать намечающиеся варианты с нашими хозяйственными и финансовыми интересами и избрать наиболее целесообразный и выгодный из этих вариантов.