

ЗА РУЛЕМ



● ДЕТРОЙТ



● КЕЛЬН

1932 12

ЖУР.-ГАЗ. ОБЪЕДИНЕН

Два мира, две системы — капитализм и социализм — состязаются в автомобильной промышленности, как и во всех других отраслях. Но замирает шум станков, безнадежно дежурят безработные у бюро найма фордовского завода в Детройте (фото сверху), ежедневно увольняет их Кельнский завод Форда (среднее фото), выпускавший год назад при 1200 рабочих 160 машин в смену и сейчас при 150 рабочих выпускающий только 4 машины. То же происходит на других заводах автомобильных корпораций.

Неуклонно и уверенно растет число занятых рабочих и выпускаемых машин на автозаводах СССР, первый из которых — им. Сталина в Москве

МОСКВА ●



(нижнее фото) достиг проектной мощности и является самым большим в мире заводом грузовых машин.



ЖУРНАЛ ВСЕСОЮЗНОГО
ОБЩЕСТВА АВТОДОР
Пятый год издания
Редколлегия:
Н. Беллев, А. Головкин, А. Горунович,
В. Зарзар, М. Кольцов, Н. Осинский,
В. Рубцов, Т. Скачковская, проф. Е.
Чудаков, Н. Флак, В. Фридман,
И. Халепский, А. Штейнер.
Отв. редактор — Н. Осинский
ВЫХОДИТ ДВА РАЗА В МЕСЯЦ

ЦС Автодора—Москва, Саловая
Кудринская, 17. Телеф. Д-1-50-82
РЕДАКЦИЯ: Москва Б. Страстной
бульвар, П. тел. 3-31-91. Трам. А,
6, 15, 18, 23, 25, 29, 41.
Массово-тиражный сектор: тел.
6-51-69.
ПОДПИСНАЯ ЦЕНА на 1932 год:
на год—4 р. 80 к., 6 мес.—2 р.
40 к., 3 мес.—1 р. 20 к.

РАЗВИТИЕ КОЛХОЗНОЙ ТОРГОВЛИ ТРЕБУЕТ ХОРОШИХ ДОРОГ К ГОРОДАМ

В статье т. М. И. Калинина в „Правде“ и в „Известиях“ от 3 июня „О советской торговле“ говорится: „Дороги, ведущие в город, пора привести в сносное состояние“. Тов. Калинин перечисляет причины, которые необходимо устранить для того, чтобы дать развернуться колхозной торговле. В анализе этих причин он естественно наталкивается на плохую дорогу, непроезжую в осеннюю и весеннюю распутицу, мешающую своевременному и полному вывозу сельскохозяйственных продуктов из села в город, и совершенно справедливо требует, чтобы эти сельские и проселочные дороги, эти большаки были приведены в сносное состояние.

В прошлом году научно-исследовательская экспедиция Цудортранса подсчитывала потери от бездорожья на Северном Кавказе. Цифры эти огромны. Прямые и косвенные потери от плохого состояния дорог исчисляются по недостаточно полным и ориентировочным подсчетам в 100—120 млн. рублей по одному только Северному Кавказу. А по всему Союзу эти потери исчисляются уже в миллиардах рублей.

Недогруз крестьянской телеги, длинные объезды непроезжих в распутицу мест, медленность движения, простои, поломка подвод, сбруи и проч., истощение и гибель лошадей — вот первые и основные следствия плохой дороги. А отсюда гибель овощей в глубинных пунктах, гниение хлеба и картофеля, несвоевременно вывезенных и застрявших в местах, непригодных для долгого хранения.

Колхоз, единоличники, восстанавливая потери своего хозяйства от бездорожья, делают наикдку на продаваемую продукцию на колхозном базаре. Таким образом, удорожание продуктов сельского хозяйства есть прямое следствие отсутствия хороших проезжих дорог.

СОДЕРЖАНИЕ

Б. КАНТОРОВИЧ.—Развитие колхозной торговли требует хороших дорог к городам	1	М. СТАРИЦКИЙ.—Новые типы дорожных ограждений	9
Автодор должен энергично участвовать в уборочной кампании	3	Усилил работу Автодора по обороне СССР	10
Автодорожному хозяйству—большевистские темпы (постановление СНК СССР по докладу Цудортранса)	5	Н. БЕЛЯЕВ.—Автомобиль требует автомобильных дорог	19
Инж. А. НИКОЛАЕВСКИЙ.—Подготовим дороги и автотранспорт к уборочным кампаниям	7	Гаражная смекалка	21
3. АФАНАСЬЕВ.—Снизим высокую стоимость автоперевозок на Бобриковском строительстве	8	М. СОЛОМОНОВ.—Урегулируем уличное движение наших городов	22
		Новости мировой автодорожной техники	24
		М. НАДЕЖДИН.—Автобус плюс электрификация	26
		Автодоровская печать в Ленинграде	28
		Рабселькоры-автодоровцы пишут	29

20 июня 1932 г.
12
В номере 50 иллюстраций