

ЗА ДУЛЕМ

11-12 1933



журнально-газетное объединение



А. БУЦЕНКО

# По-большевистски возьмемся за дорожное строительство

В результате успешного проведения индустриализации и развернутого социалистического наступления по всему фронту СССР из отсталой мелко-крестьянской страны, какой была старая Россия, выдвинулась в передовую индустриальную страну с крупнейшим коллективизированным сельским хозяйством, вооруженным самыми совершенными механизмами.

В результате выполнения первой пятилетки значительные успехи достигнуты и в дорожном хозяйстве. Социалистическая страна покрылась большой сетью новых дорог с усовершенствованным покрытием. Особенно увеличилась сеть новых дорог в национальных республиках и областях. Крупные успехи достигнуты в области дорожного строительства с трудовым участием населения.

Труду участие населения, впервые примененное в 1929 г. на дорожном строительстве в Чувашской АССР, при активной поддержке Автодора и возросшей активности колхозников, рабочих МТС и совхозов, бедняцких и середняцких масс единоличников, включившихся в борьбу за хорошие дороги, стало к концу первой пятилетки решающим фактором в ликвидации бездорожья.

Только за последний год первой пятилетки в РСФСР в порядке трудового участия построено 30 тыс. км профилированных дорог, 1000 км улучшенных дорог с каменным покрытием и сделано 375 тыс. пог. м мостов.

Общие вложения в дорожное хозяйство за первую пятилетку по РСФСР составили свыше одного миллиарда рублей.

Несмотря на достигнутые успехи, дорожное строительство все еще продолжает оставаться «узким местом» в общей системе советского хозяйства.

В основном мы все же подъезжаем сетью старых дорог, структура которых в смысле их протяжения, направления, распределения грузопотоков не соответствует экономике нашего хозяйства.

Все дороги старой России были приспособлены под санный путь, когда основной грузооборот между городом и деревней перекладывался на зиму и шел от мелких индивидуальных хозяйств с низкой товарностью к кулацким мельницам, складам и амбарам скупщиков.

Совершенно иной характер имеет грузопоток социалистического хозяйства. Значительно возросшая товарность сельского хозяйства, концентрация производства в мощных совхозах и колхозах, охватывающих десятки тысяч гектаров посевных площадей, все возрастающее количество МТС, переработка сельскохозяйственного сырья на месте его производства, вызвали значительное увеличение грузопотоков, изменили их направление, усилили нагрузку на один трактор и одновременно освободили от нагрузки другие.

Сельское хозяйство требует улучшенных дорог на подъездах к колхозам, МТС, совхозам, элеваторам, индустриальным предприятиям, ремонтным мастерским, топливным складам, железнодорожным станциям и пристаням.

Город требует дорог для доставки в сельское хозяйство крупнейших тяжеловесных сельскохозяйственных машин, оборудования, механизмов, строительных материалов и товаров культурно-бытового обслуживания.

XVII партконференция указала на необходимость «по дорожному и шоссеному строительству и автомобилизации обеспечить более быстрые темпы развития, чем по другим видам транспорта».

СОДЕРЖАНИЕ

А. БУЦЕНКО. — По-большевистски возьмемся за дорожное строительство	1
СОВЕТСКОМУ СОЮЗУ — ХОРОШИЕ ДОРОГИ	4
М. СОЛОМОНОВ. — Ударными темпами пров. дем. месячник дорожного строительства	7
Бесперебойная работа автотранспорта на селе — важнейшее условие успешной уборки	9
Б. БОРИСОВ. — Хлеб должен быть вывезен в кратчайший срок и без потерь	11
Инж. К. ВИШНЕСВИЙ. — Международный конкурс автотракторных дизельных двигателей	12

Инж. А. САБИНИН. — Современное развитие автобусных шасси и кузовов	13
ЮДОЛ. — Форд модели 1933 г.	15
Челябинский тракторный завод вошел в строй действующих предприятий Союза	16
Проф. Е. ЧУДАНОВ. — Улучшение конструкций автомобилей ГАЗ	20
В ЦС Автодора	23
Г. ДЕМИН. — Как ремонтировать тракторы	24
Обмениваемся опытом гаражей	28
Рабселькоры-автодорожцы пишут	30
На общественный суд	32

Июнь  
1933 г.

11-12

В номере 42 иллюстрации

На обложке: сборка первых «сталинцев» на ЧТС