

24
1933

ЗА РУЛЕМ



ПОПУЛЯРНО-ТЕХНИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ
ВСЕСОЮЗНОГО ОБЩЕСТВА АВТОДОР

ВЫХОДИТ
ДВА РАЗА
В МЕСЯЦ

6 ГОД ИЗДАНИЯ



ЦС Автодора—Москва, угол Мяс-
ничей и Фуркасовского п., д 5/12
Телеф. 4-28-26.

РЕДАКЦИЯ: Москва, 6, Страстной
бульвар, 11. Телефон 3-31-91.
Трамвай: А, 6, 15, 18, 23, 25, 29, 41,
Массово-тиранный сектор.
тел. 7-51-69.

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА на 1934 год:
на год — 7 р. 20 к., 6 мес. — 3 р.
60 к., 3 мес. — 1 р. 80 к.

ОРГАНИЗУЕМ ВСЕСОЮЗНОЕ СОРЕВНОВАНИЕ ПО ДОРОЖНОМУ СТРОИТЕЛЬСТВУ

Еще в 1929 г., т. е. в начале первой пятилетки, дороги Чувашской республики представляли собой обычный старый „расейский“ проселок с рывтинами, ухабами и колеями, подусгнившими мостиками, естественными крутыми спусками и подъемами.

В распутицу, весной и осенью, населенные пункты республики превращались в неприступные крепости, оторванные от соседних селений. Отправляться в далекие путешествия можно было лишь с риском для лошади, причем не в лучшем положении находилась и столица республики — Чебоксары.

Вспоминается 1930 год. Центральный совет Автодора решил организовать первый опытный участок дорожного строительства с широким использованием трудового участия населения в Острогском районе ЦЧО. Этот опытный район, по мысли т. Л. Жавы, должен был дать опыт массового участия населения в дорожном строительстве. Центральный совет направил в Острогск необходимые дорожные механизмы — машино-дорожный отряд и тракторы. Но чрезвычайно ценное начинание Автодора не было поддержано местной инициативой, участие выразилось лишь в размере 4,5 проц. плана, колхозы и совхозы совершенно не приняли участия в дорожном строительстве, и первый опыт оказался неудавшимся.

Это заставило Автодор переключить свое внимание на новый объект и он избрал Чувашскую республику, где была уже довольно крепкая и разветвленная автодорожная организация, где нужда в хороших дорогах ощущалась особенно сильно, где при условии широкой массовой разъяснительной работы и правильной организации труда можно было легче поднять население на борьбу с бездорожьем.

Договорились с Чувашским правительством, направили в Чувашию несколько тракторов, грейдеров, катков, грузовиков, послали специальную бригаду помощи из техников, пропагандистов и журналистов, бросили большое количество агитационной литературы.

Выбор ЦС Автодора оказался исключительно удачным, и помощь Чувашской республике дала огромные реальные результаты.

В течение трех лет, с 1930 по 1933 г. Чувашия добилась выдающихся успехов в дорожном строительстве, разрешив в основном вопрос о полной ликвидации бездорожья.

Если к началу первой пятилетки Чувашия имела только 33 км улучшенных дорог, то теперь она имеет уже 7736 км, из которых не менее 65 проц. улучшены добавками и вполне пригодны для движения на автомобиле.

Ведь недаром участники каракумского автопробега восхищались дорогами Чувашии, где отдыхали и машины и люди, недаром на каждой стоянке, на каждом митинге на всем протяжении своего огромного пути они охотно рассказывали о блестящих победах чувашских большевиков.

На страницах журнала мы уже неоднократно отмечали, что секрет успеха Чувашии в дорожном строительстве заключается прежде всего в том, что здесь этому делу придали большое политическое значение.

СОДЕРЖАНИЕ

Организуем всесоюзное соревнование по дорожному строительству	1
АРИСГОВ. — Шосе-Инал дорога на «Крышу мира»	3
А. БУЦЕНКО. — Колхозные массы строят дороги	4
П. КАНИОВСКИЙ. — Как планировать ремонт сельскохозяйственного автомобиля	8
С. Г. — На Нижней Волге нет заботы об автокатастрофах для сельского хозяйства	10
И. Ф. — Советские автомобили на естественном нефтяном газе	12
СОВЗ — Обеспечить безопасность городского движения в красной столице	14

Инж. А. ВВЕДЕНСКИЙ — Грузовик Форд с газогенераторной установкой проф. Наумова	16
С. ГРОМАН — Автотранспорт Нижегородских МТС требует переустройства	18
ТУМАНЯН — Кодекс поведения хорошего шофера	20
Обобщаемый опытом гаражей	23
Новости мировой автодорожной техники	24
Рабселькоры-автодорожцы пишут	26
На общественный суд!	28
Автодорожная выгорина	29
Указатель статей за 1933 г.	30

ДЕКАБРЬ 1933 г.