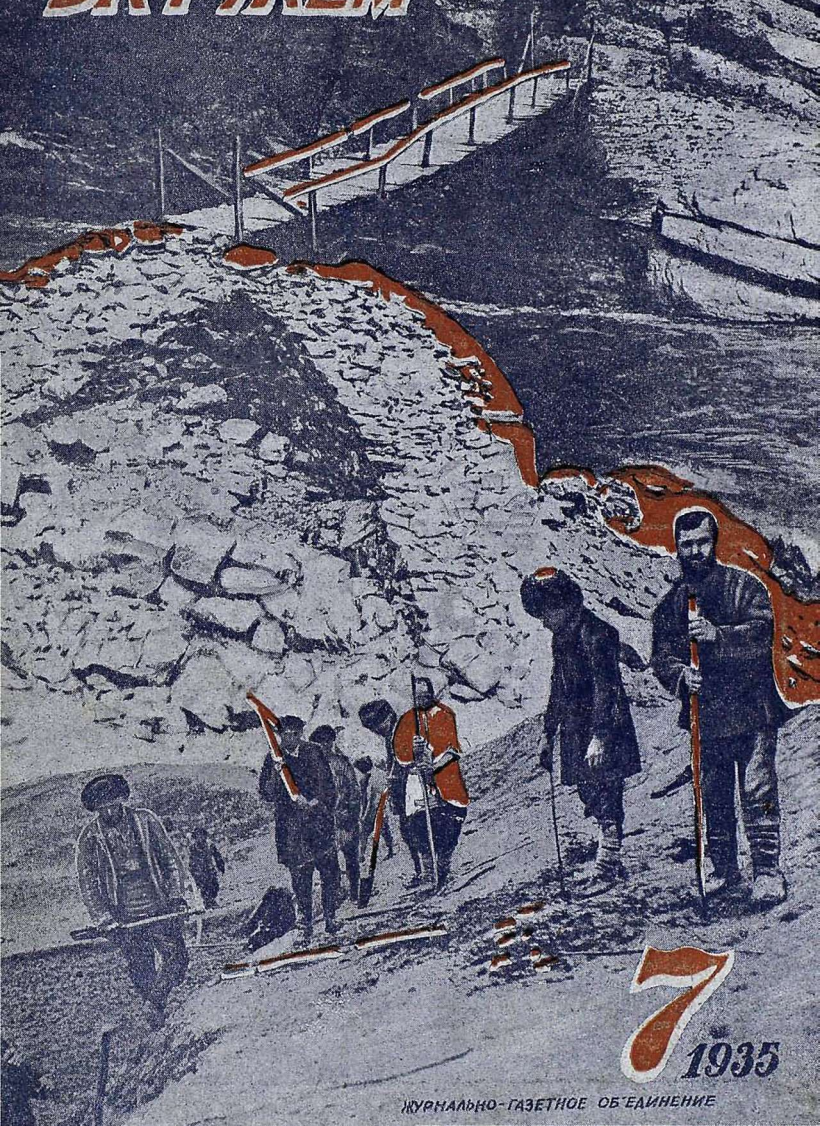


ЗА РУЛЕМ



7
1935

ЖУРНАЛЬНО-ГАЗЕТНОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ



ЗА ЧТО ДОЛЖЕН БОРЬСЯ АВТОДОР

В 1935 ГОДУ

В южных районах начался весенний сев. С каждым днем все новые и новые районы охватываются трудовой горячей весенней работой.

Наши автомобильные и тракторные заводы непрерывным потоком шлют в сельское хозяйство стальных коней, помогающих получить с социалистических полей рекордный урожай.

В этом году, как никогда раньше, должно быть развернуто дорожное строительство и нанесен решающий, сокрушительный удар бездорожью. В борьбу с бездорожьем должно быть широко вовлечено и само население.

Совет народных комиссаров РСФСР утвердил объем дорожного строительства на 1935 г. в размере 35 тыс. км дорог высокого качества. В течение этого года должны быть организованы 15 машинодвигательных станций и налажено изготовление простейших дорожных снарядов, как-то: деревянных катков, утюгов, канавокопателей и пр.

Особое внимание постановление Совнаркома уделяет проведению дорожных работ с трудовым участием населения. Учитывая важнейшее политическое значение этих работ, Совнарком обязывает райисполкомы укрепить работу дорожных секций при сельсоветах, дорожных уголков при домах крестьянина и избах-читальнях, а также местных организаций Автотора, развернув среди населения широкую общественно-массовую работу по борьбе с бездорожьем.

Это решение Совнаркома накладывает на всю автоторовскую организацию обязанность самого активного участия в проведении дорожного строительства с трудучастием населения. Одновременно это решение Совнаркома создает исключительно благоприятную предпосылку для развития автоторовского движения на местах. Если автоторовские организации своей работой докажут жизнеспособность и умение организовать массы на борьбу с бездорожьем, то с помощью исполкомов они смогут стать одним из серьезных и важнейших элементов успешной организации дорожных работ.

Опыт прошлого года показывает, что там, где автоторовские организации смогли повести колхозников на борьбу за хорошую дорогу, дорожное строительство в районе сделало огромный скачок вперед. Достаточно указать на базовые советы Автотора при Тосненской МТС в Ленинградской области, Подбельской в Куйбышевском крае, Шестаковской в Воронежской области и др.

СОДЕРЖАНИЕ

За что должен бороться Автотор в 1935 г.	1
Кто получит красное знамя	3
Н. Э.—Привет Дагестану—республике хороших дорог	4
АРСЕН ТУМАНЯН—Что нужно знать московскому шоферу об обмене удостоверений	6
С. А. КРАСНЫЙ—Упорядочить работу автоинспектора	8
Н. М-Л—Как сделать простейшие деревянные дорожные машины	9
Ю. ФЕЛЬЗЕР—Проект колхозного гаража	13
П. САРСАТЧИХ—Озеленение колхозных улиц	16

ДАВЫДОВ, ДУЭЛЬ—На мотоциклах по снегу	18
И. ВИНОВАДОВ, В. АДЯСОВ—Первый многоэтажный гараж в Москве	20
Техническая консультация	23
Обменяемся опытом гаражей	25
Новости мировой автотороной техники	26
Вести с мест	28
Временное положение о первичной организации Автотора	30
Автоторовская хроника	32

в номере 45 иллюстраций

АПРЕЛЬ 1935 г.

7

ДАГЕСТАН—СТРАНА ГОР И ИШАЧЬИХ ТРОПИНОК—ПРЕВРАЩАЕТСЯ В СТРАНУ ПРОЕЗЖИХ ДОРОГ.

На снимке обложки: сверху—вид старого мостика через горный ручей, внизу—население в порядке трудучастия строит дороги в горах.