

ЗА РУЛЕМ



1

1918

Перед годом решительного перелома	1
Как построить простейший мостик	2
А. Иерусалимский — Как пробудить Дальний Восток	6
А. Х — в — В защиту гонок	10
Железная дорога или автомобиль	11
Инж. К. Шарапов — Первый советский легковой автомобиль „НАМИ I“	14
Дороги и автомобили во всем мире	15
Влад. Маяковский — Ответ на будущие сплетни	18
На „Шевроле“ через Африку	20
М. Токарев — Советское буквое рулевое колесо	21
Величайшие в мире гаражи	22
Б. Перлин — Дайте автомобили на Лену!	23
Автодор в карикатуре	24
М. Яновский — Первобытная телега и новейший автомобиль в Монголии	26
Автодорожный экран	28
Г. Афремов — В первый раз за рулем	30
Глазом рабкора-автодоровца	32
Лотерея Автодора ♦ Циркуляры Автодора	32

51 чертеж, рисунок и фото Г. Афремова, И. Дедюшина, Русс-фото, Финкельмана, М. Яновского и др.

ПРОДОЛЖАЕТСЯ ПОДПИСКА НА 1929 ГОД

на двухнедельный общественно-литературный и научно-популярный иллюстрированный журнал Всероссийского общества „Автодор“.

ЗА РУЛЕМ

Ответственный редактор Н. Осинский

Переходя, согласно пожеланиям десятков тысяч читателей и представителей автодорожеской общественности, на двухнедельный выпуск,—

„ЗА РУЛЕМ“ в 1929 году будет широко и популярно освещать все вопросы автомобилизма и дорожного дела в СССР и за границей.

„ЗА РУЛЕМ“ в 1929 году будет продолжать привлекать на свои страницы всех виднейших деятелей политики, науки, техники, хозяйства, журналистики СССР и иностранных авторов.

„ЗА РУЛЕМ“ в 1929 году будет попрежнему выходить в красочных обложках и иллюстрироваться лучшими художниками и фото-репортерами.

„ЗА РУЛЕМ“ в 1929 году СНИЖАЕТ ПОДПИСНУЮ ПЛАТУ, розничную цену и дает годовым и полугодовым подписчикам в виде приложения за 1 руб. большую „Справочную книгу автодоровца“ (цена в розничной продаже 2 рубля).

Подписная плата на журнал „ЗА РУЛЕМ“ на 1929 год:— 12 мес. (24 номера) — 4 р. 50 к., 6 мес. (12 номеров) — 2 р. 50 к., 3 мес. (6 номеров) — 1 р. 30 к., 1 мес. (2 номера) — 50 к.

Подписчики „За Рулем“ за льготную доплату в 11 р. 50 к. могут получить собрание сочинений А. П. Чехова (24 тома).

Адрес редакции: Москва 6, Страстной бульвар, 11,—„Огонек“. Телефон 1-50-23 и 4-68-18.

ПОДПИСКА ПРИНИМАЕТСЯ:

В Москве: Гл. К-рой Акционерного Издательского Общества „Огонек“— Страстной бул., 11; Московской Конторой „Огонька“— Тверская, 37; Моспочтамтом, письмоносецами и уполномоченными, снабженными специальными удостоверениями.

В провинции: всеми отделениями „Правды“ и „Известий“, контрагентами „Огонька“, почтово-телеграфными конторами и киосками Контрагентства Печати.

По всем вопросам, связанным с выпиской журнала в Москве и вызовом агентов для приема подписки, звонить по тел.: 1-41-96, 1-28-20 и 1-28-19.



ЗА РУЛЕМ

ДВУХНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ ВСЕРОССИЙСКОГО ОБЩЕСТВА «АВТОДОР»

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

Второй год издания

РЕДАКЦИЯ: Москва 6, Страстной бул. 11
Телефон 1-50-23 и 4-68-18
КОНТОРА: Москва 6, Страстной бул. 11,
„Огонек“, Отдел распростран. Тел. 5-51-69

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА на 1929 год: на год—
4 р. 50 к., на 6 м.—2 р. 50 к., на 3 м.—1 р.
30 к., на 1 м.—50 к., Отдельный номер в ро-
ничной продаже—25к. За границу на 12 мес.—
2 дол. 50 цент., на 6 мес.—1 дол. 25 цент.

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

Moscow 6, Strastnoy Boulevard 11, USSR

№ 1

1929

ПЕРЕД ГОДОМ РЕШИТЕЛЬНОГО ПЕРЕЛОМА

СУЩЕСТВУЕТ обычай высказывать различные пожелания на наступающий год. Мы также вносим свои пожелания нашим читателям и советской стране.

Мы ждем, что в 29 году вопрос о наших непроезжих дорогах будет, наконец, сдвинут с мертвой точки и 29-й год будет первым годом усиленной стройки и горячего энтузиазма в борьбе за культурную дорогу.

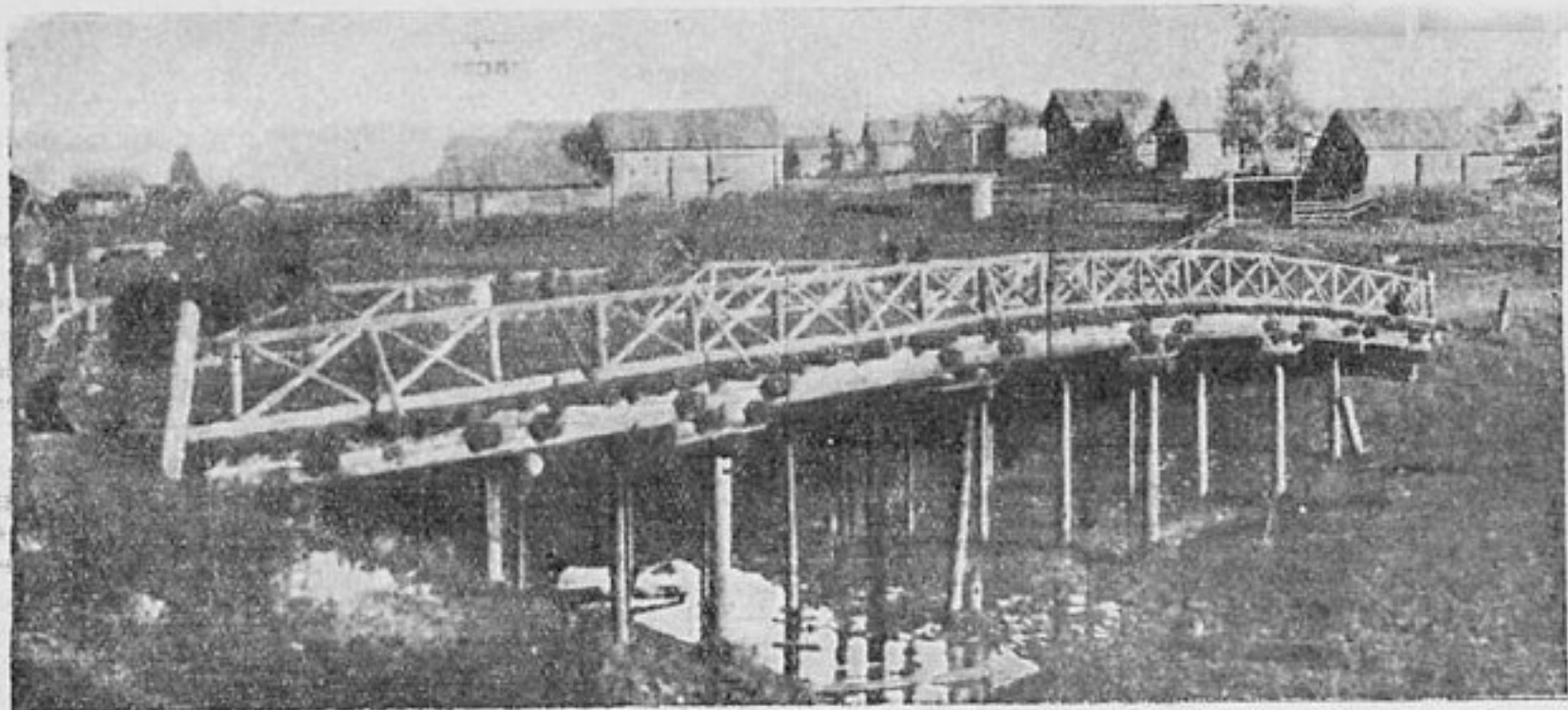
29-й год должен стать годом дорожной революции. Мы потратили нынешний год на то, чтобы подготовить страну, с'агитировать умы за необходимость решительных и срочных мер для разрешения дорожной проблемы. 29-й год должен быть годом начала великой дорожной стройки.

Наше пожелание, чтобы в советской стране количество автомобилей с 29 года резко увеличилось и чтобы автомобиль стал необходимой машиной для рабочей и крестьянской семьи.

Мы высказываем пожелание, чтобы 29 год был годом постройки громадного завода на 100 тысяч автомобилей и чтобы по стране советов бегали наши собственные советские автомобили, доступные по цене самым широким слоям трудящихся.

Мы не утописты. Наши пожелания на новый год реальны и выполнимы, если советская общественность поддержит начинания Автодора.

Мы надеемся, что все читатели нашего журнала на местах будут привлекать внимание окружающих к проблеме дороги и автомобиля, и мы надеемся, что совместными усилиями всей советской страны пожелания на 1930 год будут исходить из уже выполненных пожеланий на 29 год.



Вид самодельного горбатого моста

КАК ПОСТРОИТЬ ПРОСТЕЙШИЙ МОСТИК

ХОТЯ полотно большинства наших грунтовых дорог не подверглось никакому искусственному улучшению, все-таки „с грехом пополам“ по ним можно ездить. Если же в пересечении дороги с речками и ручьями, где вода течет постоянно, или же с суходолами, оврагами и искусственными канавками, где вода течет только во время дождей и от таяния снега, не устроить мостов, мостиков, труб или лотков под полотном дороги для того, чтобы перепустить воду с одной стороны дороги на другую, в таких местах нельзя будет совершенно проехать. Поэтому устройство этих сооружений, называемых „искусственными“, является первым шагом в деле устройства всякой дороги.

Мы имеем много примеров неудачной постройки простейших мостиков, производимой местными силами, при отсутствии технических указаний, с грубыми ошибками, сводящими на-нет значение моста, как водопропускного сооружения. А между тем, чтобы возвести технически грамотное сооружение, с относительно небольшими затратами, нужно немного искусства и старания.

Мы постараемся охарактеризовать главные недостатки, встречающиеся на практике в кустар-

ных приемах постройки небольших деревянных мостов и приведем пример технически грамотного устройства такого мостика.

Главнейшие ошибки при кустарной постройке деревянных мостов

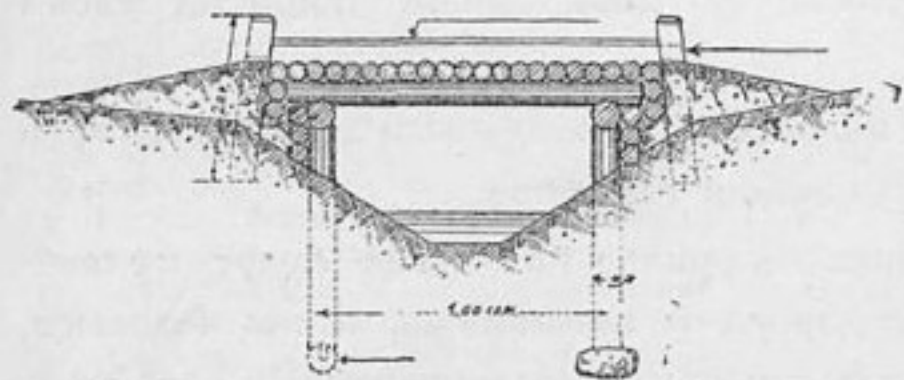
При постройке деревянных мостов своими силами, без технического руководства, ошибки имеют место в отношении выбора материалов для работы и в способах „конструирования“.

Вместе того, чтобы употребить хвойный лес, отличающийся прямизной, иногда берут лиственный, неровный. На юге, где нет хвойного леса, применяют лиственные породы—дуб и бук, но так как длинных прямых частей из них сделать нельзя, то здесь обычно каменные мосты предпочитают деревянным.

Наиболее прочной породой хвойного леса является сосна; ель слабее и при забивке свай из ели голова свай при ударах по ней легко „размочаливается“. Но и хороший сосновый лес может оказаться мало пригодным для постройки. Чаще всего это происходит вследствие небрежного хранения его.—он „запаривается“, приобретает красный цвет, что является первым признаком его порчи. В употребление должен идти лес, по крайней мере, прошлогодней рубки. Сырой лес плотникам трудно обрабатывать. После высыхания части его искривляются, что ведет к ослаблению моста.

Одна из часто встречающихся ошибок при устройстве деревенских мостов,—это употребление „неокоренного“ леса. Кора, оставаясь на бревнах, мешает распознать здоровый или больной лес, а в дальнейшем способствует быстрому загниванию даже здорового леса.

Бревна нельзя употреблять без предварительной их „правки“. Вследствие некоторой естественной „коничности“ и кривизны бревна его необходимо выправлять по шнуру, стесывая лишние части по линии, указываемой шнуром.



Тип простейшего деревянного мостика на стульях