

ЗА РУЛЕМ



ГРУЗОВИКИ

ОМНИБУСЫ

АВТОМОБИЛИ

ДЛЯ СПЕЦИАЛЬНЫХ ЦЕЛЕЙ



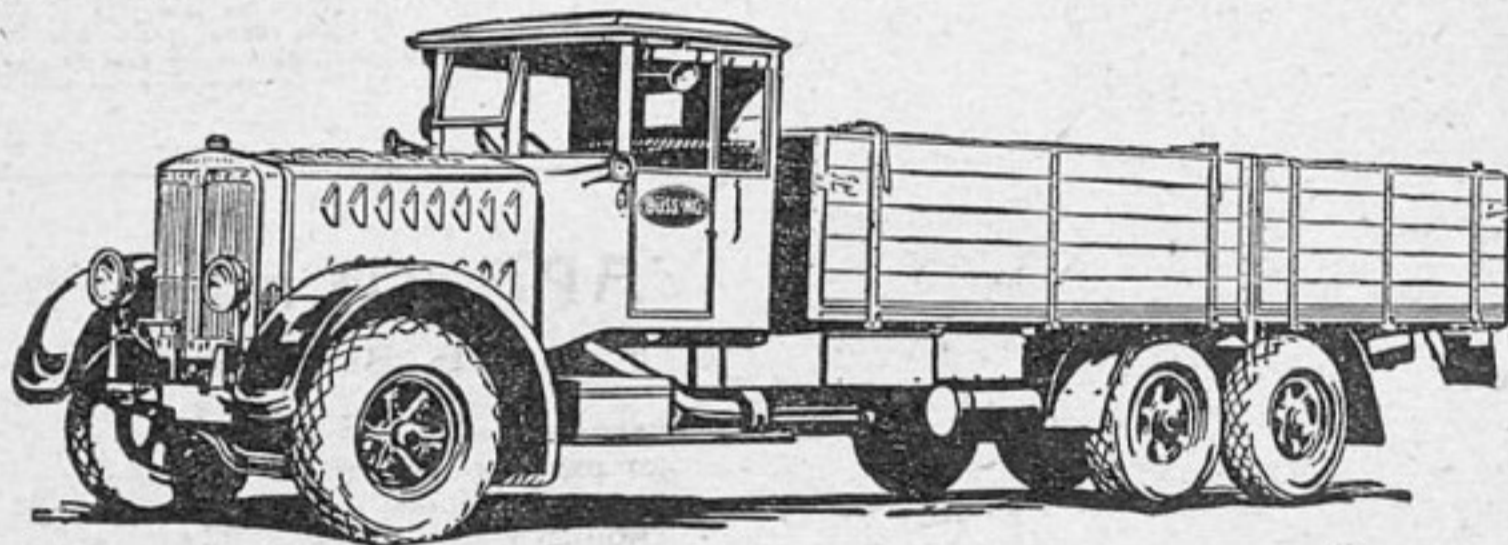
АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОД

H. Büssing

A.-G.

BRAUNSCHWEIG

Германия



ПРОКЛАДКИ

МЕДНО-АСБЕСТОВЫЕ

всех форм и видов для автомоб., авиац., тракт. и пр. моторов
Н. А. ЛЕВИН, Москва 6, Каретный ряд, 11. Тел. 1-94-40.

МОСКОВСКОЕ
Пром. Кооп. Объединение
„АВТОПРОМТРАНС“

Садово-Каретная, 6.

Ремонт и восстановление автомо-транспорта, авто-части и принадлежности, дисковые колеса, изготовление и переделка колес к балонным шинам, автогенная сварка, вулканизация покрышек и камер.



**ЗАОЧНОЕ ОБУЧЕНИЕ
ШВЕЙНОМУ ДЕЛУ**

КУРСЫ: КРОЙКИ и ШИТЬЯ, ВЫШИВАНИЯ, ГОЛОВНЫХ УБОРОВ. ОБУЧЕНИЕ КРОЙКЕ и ШИТЬЮ ПО ПЛАКАТАМ. ОБУЧЕНИЕ ПОМ. ИНСТРУКТОРОВ и КРУЖКОВОДОВ. ОБУЧЕНИЕ ЗАКРОЙЩИКОВ. По окончании—свидетельство.

СПРАВОЧНИК 20 к. мелк. марками.

НА КУРСАХ ОБУЧАЮТСЯ 12.500 чел.
Москва, 9, Тверская, 24, ЗАОЧНЫЕ ГОСКУРСЫ.

ПОДПИСЫВАЙТЕСЬ на 2-е ПОЛУГОДИЕ
до конца 1929 года

НА ДВУХНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ ФОТО-
ЛЮБИТЕЛЬСТВА и ФОТО-РЕПОРТАЖА

**С О В Е Т С К О Е
Ф О Т О**

УСЛОВИЯ ПОДПИСКИ:

Журнал без приложений: полгода —
3 руб., 3 месяца — 1 р. 50 к., 1 месяц —
60 коп.

Журнал с ежемесячным приложением
„Фотографической Библиотеки“ (за
полгода 6 книг — 800 страниц): пол-
года — 5 руб., 3 месяца — 2 р. 50 к.

ПЕРЕВОДЫ АДРЕСУЙТЕ:

Москва 6, Страстной бульвар, 11,
Акционер. Издат. О-ву „ОГОНЕК“.

Подписка также принимается повсеместно на почте
и контрагентами.

Выписка заграничн. товаров может последовать лишь на основ. действующих правил о внешн. торговле

Большой тираж журнала „За Рулем“ гарантирует пользу объявлений



ДВУХНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ ВСЕРОССИЙСКОГО ОБЩЕСТВА «АВТОДОР»

Под редакцией: А. Брагина, Н. Беляева, В. Дмитриева, проф. Д. Крынина,
Мих. Кольцова, Н. Осинского, М. Превента, проф. Е. Чудакова
Второй год издания

РЕДАКЦИЯ: Москва 6, Страстной бульв. 11
Телефон 3-31-91

КОНТОРА: Москва 6, Страстной бульв. 11,
„Огонек“, Отдел распростран. Тел. 5-51-69

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА: на год—4 р. 50 к., на
9 м.—3 р. 80 к., на 8 м.—3 р. 50 к., на
6 м.—2 р. 50 к., на 3 м.—1 р. 30 к., на
1 м.—50 к. За границу: на 12 м.—2 дол.
50 цент., на 6 м.—1 дол. 25 цент.

№ 14 (23)

И Ю Л Ь

1929

Содержание:

Стр.

Ремонт, гаражи и го- рючее	1
Я. Гольберг — Автомо- биль и железная дорога	2
Имеет ли право на су- ществование и развитие машина „НАМИ 1“ (дис- куссия)	4
Самые дешевые авто- мобили	7
На фронте автострои- тельства	8
В. Кононов—Как исполь- зовать шасси Форда	9
Проф. Я. М. Гаккель — Автомобиль с гидромуф- той „Н. I. М“	10
Инж. Н. Бергман—Орга- низуем показательный автомобильный район	13
Борисов—Механический транспорт и спорт	14
Н. Беляев — Автомо- бильная разведка	16
Инж. И. Дюмулен — Советский штабной авто- мобиль	20
Инж. Д. Ярошев — Но- вое и старое течения в дорожном строительстве	22
Автомобильный экран	24
Ф. Лавров — Работа Автодора в Московской губернии	26
М. Дьяков—Ремонт мо- тоцикла	27
Дороги и автомобили во всем мире	30
Глазом рабкора-авто- лорца	31

В номере 52 иллюстрации

РЕМОНТ, ГАРАЖИ И ГОРЮЧЕЕ

Беседа с тов. В. В. Осинским

РАЗВЕРТЫВАНИЕ нашего автомобилестроения, как мы в свое время указывали, выдвигает ряд проблем, к разрешению которых нужно приступить немедленно. Наиболее важными из них являются вопросы устройства ремонтных баз, гаражей и мест продажи горючего.

По нашему мнению устройством ремонтных баз должна заняться организация, которая будет продавать автомобили.

Мы полагали бы, что сбыт будущих автомобилей должен производиться Автосиндикатом, который следует организовать при участии Автотреста и ВСНХ. Автосиндикат должен иметь областные отделения (при них должны быть ремонтные базы, частью связанные со сборочными мастерскими), а на местах иметь своих контрагентов по продаже, которые с организуют там небольшие ремонтные мастерские. Таких контрагентов, организующих также ремонт (преимущественно только в смысле замены износившихся частей новыми), придется иметь к концу пятилетия в каждом уездном городе. Областные ремонтные базы будут производить ремонт более солидный.

Необходимо срочно приступить к развертыванию широкой сети мест продажи горючего и, в частности, организовать на важных шоссе-магистралах будки и бензиновые колонки. Мест продажи бензина будет значительно больше, чем ремонтных мастерских. Будки, в которых будет продаваться горючее, должны также иметь для продажи резину и набор наиболее ходовых мелких запасных частей. Организацию сети бензиновых будок и колонок должен взять на себя Нефтесиндикат, заключив соответствующий договор с Резинотрестом. Нефтесиндикат может поставить эти будки при шоссе-ремонтных участках, используя дорожный персонал (или членов семьи), как организаторов и продавцов горючего на дороге.

На предварительных совещаниях обсуждался также вопрос о размере ассигнований на гаражи в пятилетнем плане. Стоимость нашего автопарка к концу пятилетки будет оцениваться в 1 миллиард руб. Стоимость гаражного строительства (вместе с ремонтными мастерскими) по мнению представителей Цудортранса должна исчисляться в 50% к стоимости автопарка. Мы считаем этот процент преувеличенным и полагали бы, что 350 млн. совершенно достаточная сумма для развертывания гаражно-ремонтного строительства в первые годы, когда в деревне и в уездных городах надо только использовать существующие помещения, а новые гаражи строить только в крупных городах.

Не следует увлекаться централизацией гаражей, так как это приводит к скоплению машин в одном месте, затрудненному пользованию ими и повышению эксплуатационных расходов. В больших городах вряд ли нужно строить гаражи, вмещающие по тысяче машин (о чем у нас начали говорить, имея в виду американские образцы многоэтажных гаражей), а лучше строить по несколько гаражей емкостью в 100—150 машин. Только при достаточной децентрализации гаражей они станут действительно доступны для массового пользования.

АВТОМОБИЛЬ и ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

РЕКОНСТРУКЦИЯ всего народного хозяйства должна оказать соответствующее влияние на наше транспортное хозяйство. Если прежде, говоря о транспорте имели в виду железнодорожный и отчасти водный транспорт, то в ближайшие годы в связи с все более широким внедрением автомобилей в нашу страну механический транспорт займет видное место в нашей системе средств передвижения.

Достаточно сказать, что по перспективному плану развития хозяйства СССР через 20 лет основной капитал местного транспорта достигнет, примерно, 150 миллиардов руб. против 120 миллиардов руб. основного капитала железнодорожного транспорта. Эти цифры отчетливо показывают, какие серьезные изменения внесет в наше транспортное хозяйство широкое применение автомобиля.

В каком направлении, в каких областях влияние автомобильного транспорта скажется на транспорте железнодорожном? Как распределится основная транспортная работа между железными дорогами и автомобилями?

Все эти вопросы невольно возникают при рассмотрении дальнейших путей развития нашего транспорта и на них можно дать ответ, воспользовавшись практикой целого ряда стран, сумевших широко применить у себя автомобильный транспорт.

К числу последних следует отнести С.-А.С. Ш., Канаду, Англию, Германию, Францию, Швецию, Норвегию, Данию и др.

Уже удалось выяснить, что одним из решающих факторов в послевоенной работе железных дорог, является необходимость борьбы с новыми растущими конкурентными способами передвижения, которые раньше не имели широкого применения, а теперь стали реальной конкурирующей силой.

До войны железные дороги занимали монопольное положение по обслуживанию транспортных нужд, в послевоенный же период они безвозвратно теряют эту позицию. Бурное развитие автомобилизма и рост коммерческой авиации создают с каждым годом все большую угрозу для работы железных дорог.

Особенно дает себя чувствовать конкуренция со стороны автотранспорта. Автомобиль шаг за шагом оттесняет железные дороги с их обычных позиций в перевозках на короткие расстояния. В первую очередь резко сокращаются пассажирские перевозки по железным дорогам. Обслуживание пассажиров переходит в значительной части к автомобилям. В С.-А.С.Ш. за период с 1920 по 1928 г. количество перевезенных пассажиров по железным дорогам снизилось более, чем на 37%, в Англии — на 28% и т. д. Эти данные убедительно свидетельствуют насколько велики потери железнодорожного транспорта от конкуренции автомобиля.

В Норвегии, например, в 1922/23 г. железными дорогами было перевезено 27.920 тыс. пассажиров, а в 1926/27 г. было перевезено только 20.069 тыс. пассажиров, при чем из года в год количество пассажиров сокращалось.

В Дании в 1925/26 году было перевезено 31.601 тыс. пассажиров, а в 1927/28 г. — 28.147 тыс. пассажиров.

В Голландии в 1922 г. было перевезено 51.672 тыс. пассажиров, а в 1926 г. — 48.132 тыс. пассажиров.

В Австралии за период 1923/24—1926/27 г.г. количество перевезенных пассажиров носит почти стационарный характер. Так, в 1923/24 г. было перевезено 371.906 тыс. пассажиров, а в 1926/27 г. — 379.321 тыс. пассажиров. Со стационарным характером в перевозке пассажиров можно встретиться и в Швейцарии, где в 1925 г. было перевезено 147.768 тыс. пассажиров и в 1926 г. — 148.068 тыс. пассажиров.

Несмотря на все принимаемые американскими железнодорожными компаниями меры, пассажирские перевозки на американских железных дорогах катастрофически падают. Особенно резко сократились перевозки в пригородном сообщении; здесь автомобиль уже занял доминирующее положение.

Вытеснение железных дорог автомобилем в пригородном сообщении вызвало рост средней дальности пробега пассажиров на железных дорогах.

В 1927 году средний пробег одного пассажира на северо-американских дорогах первого класса составил 65,3 км, что дает рост против 1913 г. почти на 18%.

В Канаде средняя дальность пробега одного пассажира равнялась в 1922 г. 102 км, а в 1926 г. — 113 км; в Германии в 1925 г. — 23,2 км, в 1927 г. — 23,9 км; в Великобритании в 1923 г. — 22,5 км, в 1927 г. — 24,4 км; в Бельгии в 1921 г. — 26,10 км, в 1925 г. — 27,07 км; в Швейцарии в 1922 г. — 18,5 км, в 1926 г. — 19,0 км; в Швеции в 1922 г. — 30,1 км, в 1927 г. — 32,6 км; в Норвегии в 1922/23 г. — 24,9 км, в 1926/27 г. — 26,4 км; в Финляндии в 1925 г. — 41,1 км, в 1926 г. — 41,8 км.

Область внедрения автомобиля все время расширяется и в результате в Англии в 1928 г. сильно возросло обслуживание пассажирских перевозок автотранспортом и на дальние расстояния. Следовательно и в этой области железным дорогам предстоит выдержать большую борьбу с автомобилем. Чтобы привлечь значительное число пассажиров, железные дороги вводят целый ряд льготных тарифов для экскурсантов, туристов и пр.

Но не только в области пассажирских перевозок автомобиль начинает оказывать серьезное влияние на железные дороги, с влиянием автомобиля можно встретиться и в области грузовых перевозок.

Достаточно указать, что в С.-А.С.Ш. — стране с широко развитым автотранспортом — наблюдается за послевоенный период особенно резкое сокращение грузооборота, при чем наиболее характерен значительный рост средней дальности пробега грузов на американских дорогах в сравнении с довоенным временем. Здесь сказалось, в известной степени, возрастающая конкуренция автотранспорта в перевозках на короткие расстояния. Так, средняя дальность пробега грузов на северо-американских железных дорогах составляла в 1913 г. — 449 км, а в 1927 г. она возросла до 538 км.