

XV 187
34

1.
Всесоюзная
Библиотечная
карточка
Имя
Фамилия



За рулем

7

апрель
1936

жургазобъединение Москва



ПРОДОЛЖАЕТСЯ ПРИЕМ ПОДПИСКИ на 1936 год

Ежемесячный журнал теории,
практики и истории театраль-
ного искусства

ТЕАТР И ДРАМАТУРГИЯ

Орган Союза советских писателей СССР

„Театр и драматургия“ — рассчитан на квалифицированного работника сцены, драматургии, литературы и на учащихся теа-вузов.

В каждом номере „Театра и драматургии“

1. Пьеса советского или иностранного драматурга с литературными или режиссерскими комментариями.
2. Статьи о драматургах, актерах, художниках театра.
3. Развернутые обзоры лучших спектаклей крупнейших театров Советского союза, материалы по западному театру.
4. Обмен творческим опытом виднейших мастеров театрального искусства.
5. Материалы о советском национальном театре и драматургии.
6. Материалы по истории театра и драматургии.
7. Театральный СССР (периодические обзоры и информации).

„Театр и драматургия“ — выходит тетрадями по 10 печ. листов большого формата в двухкрасочной обложке. Каждый номер содержит четыре многокрасочных вкладки (лучших постановок), четыре двухкрасочных (дуплекс) портрета деятелей театра и драматургии, четыре цветных (монохром) фото-полосы театров СССР и около 50 текстовых иллюстраций, зарисовок, фото, снимков с документов и т. д.

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА: 12 мес.—72 руб., 6 мес.—33 руб., 3 мес.—18 руб.

Подписку направляйте почтовым переводом: Москва, 6, Страстной бульвар, 11, Жургазобъединение или сдавайте инструкторам и уполномоченным Жургаза на местах. Подписка также принимается повсеместно почтой, отделениями Союзпечати.

ЖУРГАЗОБЪЕДИНЕНИЕ

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МАССОВЫЙ ПОПУЛЯРНО-
ТЕХНИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ

ИЗОБРЕТАТЕЛЬ

Орган ЦС Всесоюзного Общества изобре-
тателей при ВЦСПС

В 1936 г. журнал значительно расширил программу, ввел ряд новых отделов и привлекает новые научно-технические силы.

Основные отделы

Планирование изобретательства, коллективное изобретательство, обмен опытом, техническая учеба изобретателя, зарубежная техника, правовые вопросы изобретательства, Союззаказы изобретателю. Марксистско-ленинская теория изобретательства.

Журнал „Изобретатель“ ведет работу

по заочному обучению и повышению квалификации изобретателей. Помещаемые на страницах журнала лекции по основным вопросам новой техники, сопровождаются задачами и упражнениями. Контрольные работы читателей подвергаются индивидуальной проверке и исправлению.

Для читателей

при журнале организованы консультации, дающие безвозмездно ответы на технические и правовые вопросы изобретательства, а также на вопросы самообразования и рабочего авторства.

Журнал рассчитан не только на рабочих и ИТР фабрик и заводов, но и на работников с.х. производства в колхозах, совхозах и МТС.

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА: 12 номеров в год — 9 руб., 6 мес.—4 р. 50 к., 3 мес.—2 р. 25 к.

Цена отдельного номера—75 коп.

Подписку направляйте почтовым переводом: Москва, 6, Страстной бульвар 11, Жургазобъединение. или сдавайте инструкторам и уполномоченным Жургаза на местах. Подписка также принимается повсеместно почтой и отделениями Союзпечати

ЖУРГАЗОБЪЕДИНЕНИЕ

У П Р А В Л Е Н И Е
П Р О И З В О Д С Т В Е Н Н ы Х
П Р Е Д П Р И Я Т И Й
М О С Ф К

АВТО- ТРЕНАЖЕРНЫЕ МАСТЕРСКИЕ

Гор. Москва, Мал. Андрон-
овка, № 42.

Расч. счет № 160063 в Пролетарском отделении Госбанка

ИЗГОТОВЛЯЮТ УЧЕБНЫЕ
ПОСОБИЯ ПО АВТОДЕЛУ

Подробнее см. объяв-
ления „ЗА РУЛЕМ“
№ 4 и 5.

РЕДАКЦИЯ: Москва, Б. 1-й Самотечный пер., 17. Телеф. Д1-23-37. Траван: 28, 11, 14.

Массово-тиражный сектор
Телеф. Б-51-69.

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА на 1936 год:
год — 7 р. 20 к., 6 мес. — 3 р. 80 к.,
3 мес. — 1 р. 80 к.

АПРЕЛЬ 1936 г.

ПОД РЕДАКЦИЕЙ
Н. ОСИНСКОГО

ХХ 187
34 7

Выходит два раза в месяц



Девятый год издания



О НЕКОТОРЫХ НЕДОСТАТКАХ В ОРГАНИЗАЦИИ МОСКОВСКОГО УЛИЧНОГО ДВИЖЕНИЯ

Н. ОСИНСКИЙ

В данной статье приходится говорить не только о недостатках регулирования уличного движения в Москве, но и в более общем смысле — о некоторых недостатках самой его организации.

Возьмем например, такой вопрос, как хождение пешеходов по проезжей части улиц в результате узости тротуаров. На этот вопрос именно в такой его постановке пора обратить внимание. Московская милиция в порядке регулирования движения усиленно борется — и правильно делает — с хождением пешеходов «по улице мостовой». Но эта борьба остается почти безрезультатной даже на такой широкой сравнительно улице, как новый Арбат (не говоря уже, например, о Петровке). Пример Арбата весьма убедителен. Тротуары не вмещают прохожих, и волей-неволей они сходят на мостовую. Улица сама по себе достаточно широка, но пропускная способность тротуаров недостаточна. Налицо недочет в самой организации, в общих условиях уличного движения.

Надо сознаться, что до сих пор, рассматривая вопрос о ширине улиц, мы больше имели ввиду обеспечение простора для передвижения экипажей. Что же касается пешеходов, то это казалось делом побочным. Между тем даже с точки зрения водителя машины оказывается: только тогда улица является удобной для проезда, если на ней обеспечена также возможность удобного прохода для публики. Иначе все равно публика занимает часть улицы, явочным образом ее суживает, загромождает, делает езду неуверенной, препятствует установлению необходимого порядка на улице.

Можно утверждать, и это лишь с первого взгляда покажется смелым, что если расширить вдвое тротуары на Арбате за счет мостовой, то по этой улице станет легче и удобнее ездить, а не наоборот. И если даже на Петровке (впредь до ее перестройки и расширения) в полтора-два раза уширить тротуары, точно соблюдая при этом правило езды цепочкой без обгона, то и здесь условия езды только улучшатся. То, что сказано об Арбате и Петровке, относится к большей части московских улиц и составляет **общий**

вопрос для Москвы, вопрос о ликвидации старо-московских тротуаров и замене их современными, равно удобными и для пешехода и для шофера.

Вопрос этот за границей давно разрешен. В Париже, например, встречается много улиц, где двум машинам не так легко раз'ехаться. Но тротуары на таких улицах шире, чем на нашей Петровке. Они узки только, в самых тесных переулках старых кварталов Парижа, где либо нет едды, либо она идет в одну сторону. Поэтому нигде в Париже у пешехода нет соблазна пойти по улице вместо тротуара. А шоферы везде уверенно пользуются мостовой, целиком предоставленной в их распоряжение. Таково же положение в Берлине, Лондоне, Нью-Йорке, и у нас в Ленинграде. Лишь в Москве еще мы имеем дело с этим пережитком старокупеческого города, который надо скорее ликвидировать.

Второй вопрос имеет отношение к зимнему движению. За последние годы в Москве принят способ очистки улиц от снега и льда «под скребок». Цель и здесь благая: облегчить движение автомобилей, создать совершенно ровную поверхность на мостовой и в зимнее время. Но в результате усиливается гололеда после оттепелей, что затрудняет движение и увеличивает возможность аварий; доступ в город деревенским саням оказывается закрытым, и городской конный транспорт (а им мы отнюдь не можем пренебрегать) должен сделать выбор: либо ехать зимой на колесах с большим перенапряжением лошадей, либо ехать на санях и застревать на середине улицы, в подворотнях и т. д. Все это каждый московский житель наблюдает уже не первый год, и надо из этого сделать соответствующие выводы.

К этому можно добавить, что, например, в Монреале (столица Канады), где нам пришлось провести месяц зимой 1930 г., при климате, совершенно одинаковом с московским, улицы отнюдь не чистятся под скребок. На поверхности мостовой оставляется снежно-ледяная корка в несколько сантиметров. Это удобнее и для автомобилей (которых там гораздо больше, чем у нас), и для лошадей, которыми так-

же пользуются, запрягая их в сани. Наконец, это лучше сохраняет искусственное покрытие улиц; оно не трескается от мороза и не выкрашивается от постоянного подскребания. Это соображение надо особенно иметь в виду при постановке зимней очистки шоссе, которая в ближайшие годы должна принять у нас широкие размеры. Если мы и здесь будем пытаться чистить «под скребок», то это несомненно будет способствовать быстрому износу покрытия и увеличению расходов на ремонт.

Теперь несколько слов о недостатках регулирования уличного движения в собственном смысле слова. С самого начала надо оговориться, что в общем московское уличное движение регулируется культурно и с толком. Однако это не исключает отдельных промахов.

Первый из них связан с той самой «недооценкой пешеходов», о которой упоминалось выше. Сколько раз приходилось ставить себе вопрос: почему московские пешеходы не хотят считаться со световыми сигналами на перекрестках и «ныряют» под автомобили при любом свете фонаря? В конце концов мы пришли к убеждению, что дело не только в недисциплинированности пешеходов. Дело наполовину заключается в том, что срок, предоставляемый пешеходам для перехода с одной стороны улицы на другую, в большинстве случаев совершенно недостаточен. Промежутки времени, отведенные на красный и зеленый цвет светофора рассчитаны, исходя только из интересов скорейшего пропуска средств передвижения. Не только на бойких перекрестках, но и в более спокойных местах пешеходам фактически приходится делать перебежку, чтобы успеть во время перейти на противоположную сторону. Дело усугубляется еще тем, что автомобилям (и даже трамваям), поворачивающим вправо, разрешено это делать под красным цветом, что еще больше сокращает время, находящегося в распоряжении пешехода. Поэтому пешеходам и приходится «нырять» под машины (особенно поворачивающие вправо), а также стараться использовать то время, когда на светофоре еще виден зеленый цвет.

Несомненным фактом является то, что московскому пешеходу не обеспечена возможность ровно и спокойно перебираться с одной стороны улицы на другую. Это для нас совершенно очевидно опять-таки по сравнению с тем, что делается за границей. В Нью-Йорке движение во много раз гуще, чем в Москве. И тем же не менее, идя по Пятой Авеню, вы всегда можете спокойно перейти с одного тротуара на другой, пусть с остановками и задержками. И это несмотря на то, что публика идет здесь буквально толпами по широким тротуарам. Все сроки рассчитаны так, чтобы и пешеходы могли двигаться нормально. Да и понятно: только в том случае, если правильно организовано движение пешеходов, можно правильно поставить и движение экипажей. Эти две вещи взаимно связаны, чего мы еще не оценили в должной мере.

Отсюда вытекает, с одной стороны, необходимость пересчитать сроки действия светофоров, что только по видимости замедлит движение экипажей, а по существу его облегчит. Во-вторых, в московских условиях, по видимому надо отменить правило поворота направо под красным светом. В третьих, на больших перекрестках надо, кроме светофоров, обязательно иметь и живых, весьма

активных распорядителей уличного движения. При этом они не только должны уметь красиво жестикулировать, но должны непрерывно распоряжаться как механическим, так и пешеходным движением по существу, дополняя и исправляя работу светосигналов.

Следовало бы подвергнуть пересмотру и некоторые слишком формальные правила общего характера.

Например, ряд московских улиц подчинен режиму: «езда 30 км в час без обгона». Когда за границей вводятся подобные ограничения, то при этом обычно добавляется: правило действует от 10 часов утра до 6 часов вечера (или в какие-нибудь иные сроки). У нас же, непонятно почему, нельзя даже в 10 часов вечера обогнать на Арбате плетущийся впереди автобус. Подобный формализм отнюдь не облегчает и не ускоряет уличное движение, а действует наоборот.

Есть улицы или части улиц, на которых нельзя останавливать и ставить машину у тротуара. И опять-таки раз такое правило вводится, значит, оно действует круглые сутки. Бесспорно, во всех городах мира, в том числе и Москве, существуют участки, где в любой час дня и ночи следует воспрещать стоянку машин. Но за границей протяжение таких участков всемерно ограничивается, и уж во всяком случае везде предпочитают вводить запрещения частичные. Например, на данной улице от 10 часов утра до 6 часов вечера стоянка автомобилей запрещается вовсе, а в остальное время она свободна. В иных случаях стоянка запрещается только в часы наиболее оживленного движения.

С другой стороны, все эти ограничения тщательно дифференцируются, различаются «по участкам» отдельной улицы. Старается избегать закрытия всей улицы для стоянки. При этом в любом городе Америки вы увидите в центре тщательно продуманную и отчетливо изображенную ко всеобщему сведению систему ограничений и разрешений.

На уличных столбах по всему протяжению улицы развешены металлические дощечки. Надписи на одних гласят: «Здесь стоянки нет» (по parking here). Это — зона безусловного запрещения стоянки. В другом месте вы находите: «Стоянка запрещается от 10 до 18 часов». Это зона безусловного запрещения дневной стоянки. Далее вы видите: «От 10 до 18 часов стоянка не свыше получаса» (иногда часа или двух часов). Это — третий и самый распространенный тип ограничения стоянки. Останавливаться можно, но только на короткий срок, без постоянного загромождения улицы. Такого типа ограничение стоянки у нас совершенно не применяется, а между тем оно имеет крупнейшее значение, ибо одновременно отвечает как интересам пользующихся транспортом, так и общим интересам организации движения¹.

Вопрос о регулировании стоянок пока что вообще мало интересует наших регулировщиков, и они подходят к нему довольно формально. Предсказываем им, что в ближайшие 2—3 года (как только пойдут в ход ныне расширяемый ГАЗ и расширенный ЗИС) он станет для них коренным, а потому уже теперь надо отказываться от формального отношения к этому вопросу. Надо переходить на

¹ Этот тип ограничения применяется не только в одной Америке, он получил теперь повсеместное распространение и в Европе.