

XX 194
43

2.
Всесоюзное
Библиотечное
Книжное
В. Я. Логина



За рулем

23

декабрь
1936

жургазобъединение МОСКВА



ОТКРЫТ ПРИЕМ ПОДПИСКИ на 1937 год

**ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МАССОВЫЙ
НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ**

ИЗОБРЕТАТЕЛЬ

**ОРГАН ЦЕНТРАЛЬНОГО СОВЕТА
ВСЕСОЮЗНОГО ОБЩЕСТВА
ИЗОБРЕТАТЕЛЕЙ ПРИ ВЦСПС**

9 - я Г О Д И З Д А Н И Я

В 1937 г. журнал „Изобретатель“, выполняя решения партии и правительства о массовом рабочем изобретательстве, широко развернет борьбу за реализацию наиболее ценных изобретений и предложений.

Журнал „Изобретатель“ в 1937 г. будет освещать вопросы изобретательского творчества во всех областях нашего народного хозяйства.

Журнал „Изобретатель“ будет уделять особое внимание показу массового технического творчества рабочих-стахановцев.

В 1937 г. в журнале „Изобретатель“ будет помещен ряд статей крупнейших ученых и специалистов по вопросам проблемного изобретательства.

Изобретатели железнодорожного и водного транспорта, тяжелой промышленности, легкой индустрии, сельского хозяйства и других отраслей найдут в журнале описание наиболее интересных изобретений и предложений.

Решая выдвигаемые отдельными предприятиями технические задачи, изобретатели-читатели журнала будут участвовать в конкретной работе по освоению и улучшению производственных процессов нашей промышленности и сельского хозяйства.

Отдел „Новости иностранной техники“ будет знакомить изобретателя с наиболее интересными достижениями науки и техники за рубежом.

Обзоры советских и иностранных патентов дадут возможность изобретателю знать, что и где изобретено.

Творческий путь и жизнь советских изобретателей будут широко освещены в отделе „Люди новой техники“.

Журнал „Изобретатель“ будет освещать организационные вопросы работы общества изобретателей, будет обобщать и популяризировать опыт работы лучших заводских, областных, краевых и республиканских советов ВОИЗ.

Особо будет показано детское техническое творчество.

По примеру прошлых лет в журнале будет помещаться хроника работы ЦС ВОИЗ, местных и заводских советов.

Значительно будет расширен отдел „Библиографии“.

Журнал будет регулярно давать ссылки новой технической и популярной литературы.

Расширены будут также отделы технической и правовой консультации.

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА:
12 мес.—9 руб., 6 мес.—4 р. 50 к., 3 мес.—2 р. 25 к.
Цена отдельного номера 15 коп.

Подписку направляйте почтовым переводом: Москва, В, Страстной бульвар, 11, Жургазоб'единение, или отдавайте инструкторам и уполномоченным Жургаза на местах. Подписка также принимается повсеместно почтой, отделениями Союзпечати и уполномоченными транспортными газет. В Москве уполномоченных вызывайте по телефону—И-135-28

ЖУРГАЗОБ'ЕДИНЕНИЕ



XX 194
43



Чрезвычайный VIII Всесоюзный Съезд Советов 5 декабря 1936 года утвердил новую Конституцию Союза ССР—Основной Закон первого в мире социалистического государства.

Сталинская Конституция закрепила законом окончательную победу социализма в нашей стране.

Да здравствует гениальный творец Конституции, наша гордость, наша слава, наш мудрый и родной товарищ СТАЛИН!

Таксомоторный транспорт ТРЕБУЕТ СЕРЬЕЗНОГО ВНИМАНИЯ

Я. ГОЛЬБЕРГ

Быстрый рост городов, значительное увеличение населения в таких мировых центрах, как Москва, Ленинград, а также в других крупных городах (Киев, Харьков, Одесса, Тбилиси), требует резкого увеличения пассажирского транспорта общего пользования.

Важное значение пассажирского транспорта общего пользования уже было зафиксировано в постановлении СНК СССР и ЦК ВКП(б) в июле 1935 г. о реконструкции Москвы. Согласно этому постановлению, внутригородской пассажирский транспорт Москвы в 1938 г. должен состоять из 2 650 трамвайных вагонов, 1 000 троллейбусов, 1 500 автобусов и 2 500 таксомоторов.

Между тем таксомоторный парк развивается еще очень слабо. В Москве на 1 июля 1936 г. насчитывалось всего 485 таксомоторов, а в Ленинграде — 160.

О росте таксомоторного парка Москвы за время с 1931 г. (таксомоторное движение в Москве было организовано в 1924/25 г.) можно судить по следующим цифрам:

Рост таксомоторного парка Москвы

Годы	Среднее инвентарное число машин	% выпуска на линию	Выручка на 1 платный километр (в коп.)
1931	271	82	81,5
1932	409	80	80,9
1933	371	78	83,4
1934	461	79	88,0
1935	478	82	96,6
1936 (1 июля)	485	86	97,0

Среднесуточный пробег таксомоторов в Москве в I полугодии 1936 г. составил 197 км, из них на платные километры приходилось 163. В Ленинграде суточный пробег таксомоторов по данным за 7 месяцев 1936 г. составляет около 210 км, из них платных около 180. Продолжительность работы таксомоторов в сутки: в Москве — 12,5 час., в Ленинграде — 15 час.

До конца 1932 г. таксомоторный парк Москвы пополнялся импортными машинами «Рено» и «Форд». Но, начиная с 1933 г., он пополняется исключительно машинами отечественного производства (ГАЗ).

Исходя из условий городского движения и изучения роли и области применения отдельных видов пассажирского транспорта в СССР, плановые органы считают, что норма таксомоторных перевозок для большого города должна быть определена в пределах от 2½ до 4% общегородского пассажирооборота. В соответствии с этими нормативами потребность в таксомоторных перевозках выражается в очень больших цифрах.

Общий пассажирооборот города определяется произведением числа поездок на всех видах городского транспорта, приходящихся на 1

жителя в год, на число жителей данного города. Например, для такого города, как Москва, число поездок в год на 1 жителя можно считать около 500 и при 4 млн. дает общий пассажирооборот Москвы, равный 2 млрд. чел.

В качестве нормы удовлетворения потребности в таксомоторных перевозках Москвы, согласно плановым ориентировкам, предполагается на 1937 год — 3% от общего пассажирооборота, а на 1942 год — 5%. Таким образом по ориентировочным подсчетам количество пассажиров такси в Москве должно составить в 1937 г. примерно 60 — 70 млн. чел. Между тем таксомоторный парк Москвы в настоящее время обслуживает менее 10 млн. пассажиров.

Таксомоторный транспорт в крупнейших мировых центрах капиталистических стран, как Нью-Йорк, Лондон, Париж, Берлин, Вена и т. д., занимает большое место даже при наличии крупного парка легковых автомобилей, достигающего, например, в Нью-Йорке 650 тыс. машин, в Лондоне — 250 тыс., в Париже — 200 тыс., в Берлине — 75 тыс. машин.

Число таксомоторов в этих крупнейших центрах составляет: в Нью-Йорке более 20 000 (из них около 12 000 — организованных), в Лондоне — 10 000, в Париже — 18 000, в Берлине — 3 000¹.

Совершенно иное соотношение в Будапеште и Стокгольме. В Будапеште при небольшом парке легковых автомобилей (4 500 шт.) имеется 1 500 таксомоторов, в Стокгольме — при 12 000 легковых автомобилей имеется также 1 500 таксомоторов.

Размер потребности городов в таксомоторном транспорте в известной степени находится в зависимости от количества легковых автомобилей. Чем больше число легковых автомобилей в данном городе, тем меньше потребность в таксомоторном транспорте, и наоборот. Именно этим и объясняется меньшая распространенность таксомоторов в Нью-Йорке по сравнению с Парижем и в особенности Стокгольмом и Будапештом.

Таксомоторный транспорт, обслуживающий индивидуальные перевозки, требует соответствующей системы эксплуатации.

Прежде всего себестоимость таксомоторного парка должна быть на таком уровне, чтобы можно было устанавливать сравнительно низкие проездные тарифы.

На таксомоторном транспорте применяются 3 вида тарифов.

1) Единобразный наиболее простой вид тарифа, взимаемый независимо от пройденного машиной расстояния и от числа перевезенных пассажиров.

2) Поясной тариф, при котором город делится на пояса и стоимость поездки определяется в зависимости от числа пройденных машинами поясов.

¹ В Берлине в 1934 г. насчитывалось около 7 000 таксомоторов. Сокращение этого количества объясняется ростом легкового парка за 1934 — 1936 гг.