

ЗА РУЛЕМ



Фот. А. Штейнер

**КРАСНАЯ АРМИЯ
НАДЕЖНЫЙ ДРУГ
АВТОДОРА!**

Вечные методы в Красной армии растут и совершенствуются, молодые
братские войска, уметь ездить на бронированном стальном коне, на тра-
кторе и на самолете, на орудии стоять лавки машинистом-автомобилистом

5

1929



ПРОДОЛЖАЕТСЯ ПОДПИСКА на 1929 год

НА ДВУХНЕДЕЛЬНЫЙ ОБЩЕСТВЕННО-ЛИТЕРАТУРНЫЙ
и НАУЧНО-ПОПУЛЯРНЫЙ ИЛЛЮСТРИРОВАННЫЙ
ЖУРНАЛ ВСЕРОССИЙСКОГО ОБЩЕСТВА АВТОДОР

ЗА РУЛЕМ

Ответственный редактор Н. ОСИНСКИЙ

ЗА РУЛЕМ

— практическое руководство для каждого интересующегося улучшением дорог и автомобильной страной;

★ ★ ★

ЗА РУЛЕМ

— учит обращению с автомобилем, глассером, аэросанями, а также дает все указания по дорожному делу.

★ ★ ★

ЗА РУЛЕМ

— информирует о достижениях Европы и Америки в автомобильном и дорожном деле.

★ ★ ★

ЗА РУЛЕМ

— увлекает романтикой автомобильной необъятного Советского Союза.

★ ★ ★

ЗА РУЛЕМ — один из самых распространенных в Европе журналов подобного типа.

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 РОЗНИЧНУЮ ЦЕНУ** и дает своим подписчикам в виде приложения за 1 руб. большую „Справочную книгу автодорожца“ (цена книги в розничной продаже 2 рубля).

ПРИЛОЖЕНИЕ К ЖУРНАЛУ
„ЗА РУЛЕМ“ в 1929 году

СПРАВОЧНАЯ КНИГА АВТОДОРОВЦА

даст в популярной, но деловой форме все основные указания, необходимые для каждого автодорожца и является небольшой практической энциклопедией по автомобильным и дорожным вопросам.

Подписная плата на журнал „ЗА РУЛЕМ“ на 1929 год:—
12 мес. (24 номера) — 4 р. 50 к., 11 мес. — 4 р. 25 к.,
6 мес. (12 номеров) — 2 р. 50 к., 3 мес. (6 номеров) —
1 р. 30 к., 1 мес. (2 номера) — 50 к.; со „Справочной
книгой автодорожца“ — на 1 рубль дороже.

Адрес редакции: Москва 6, Страстной бул. 11, „Огонек“. Тел. 3-31-91.

ПОДПИСКА ПРИНИМАЕТСЯ:

В Москве: Гл. К-рой Акционерного Издательского Общества „Огонек“ —
Страстной бульвар, 11; Московской конторой „Огонька“ — Твер-
ская, 37; Моспочтамтом, псевдонимами и уполномоченными, снаб-
женными специальными удостоверениями.

В провинции: всеми отделениями „Правды“ и „Известий“, контр-
агентами „Огонька“, почтово-телеграфными конторами и kiosка-
ми Контрагентства Печати.

По всем вопросам, связанным с выпиской журнала в Москве, и вывозом аген-
тов для приема подписки, — звонить по тел.: 1-42 96; 1-28 2) и 1-28-19.



ЗА РУЛЕМ

ДВУХНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ ВСЕРОССИЙСКОГО ОБЩЕСТВА «АВТОДОР»

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

Второй год издания

РЕДАКЦИЯ: Москва 6, Стрелной бульв. 11
Телефон 3-31-91
КОНТОРА: Москва 6, Стрелной бульв. 11,
„Огонек“, Отдел распростран. Тел. 5-51-69

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

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

Moscow 6, Strastnoy Boulevard 11, USSR

№ 5 (14)

1929

АВТОДОР И КРАСНАЯ АРМИЯ

Содержание:

Автодор и Красная армия	1 стр.
Н. Осинский—Автоиндустрия С.-А. С. Ш. на рубеже 1929 года	2 стр.
С. Г.—Автомобиль под морским дном	7 стр.
Навстречу снежным просторам	8 стр.
Ю. Фролов—Дорога — машина—человек	10 стр.
Эриест—Шире дорогу Автодору в Красную армию!	12 стр.
А. Штейнер—О шофере с красной звездой	13 стр.
Инж. С. Кузин—Автосани	14 стр.
Арк. Млодик—Аэросани—вперед!	15 стр.
Деревянная автомобильная дорога для перевозки лесоматериалов	17 стр.
А. Гарри—Человек и машина	18 стр.
— Ю. Моор—Автодор на Украине	21 стр.
Станции автообслуживания в Америке	23 стр.
Вл. Кононов—Снабжение автохозяйств!	24 стр.
Отдых автодоровца (серия 2-ая)	27 стр.
Глазом рабкора-автодоровца	30 стр.
Автодоровская переключка	32 стр.

В номере 30 иллюстраций

АВТОДОРОВСКОЕ движение имеет в лице Красной армии крепкого и надежного друга. Мероприятия Автодора по автомобилизации нашей страны и улучшению дорог встречаются со стороны всей Красной армии — от руководителей до красноармейцев — активнейшее содействие.

Обращение вождя Красной армии тов. К. Е. Ворошилова к председателю Автодора — А. М. Лежаве по поводу добровольного взноса школьных работников из далекого села Куртомыш, Уральской области на постройку военных автомобилей, — лишний раз показало связанность общественной организации Автодора с Красной армией.

В области дорожного строительства огромную роль в продвижении идей Автодора в деревню могут сыграть демобилизованные красноармейцы-саперы. В нашем журнале приводились примеры того, как саперные части Красной армии помогали местному населению в улучшении дорог. Подготовка, получаемая красноармейцами в саперных частях достаточна для того, чтобы они после демобилизации у себя на селе смогли создать ячейку Автодора и технически-грамотно наладить улучшение местной дороги. Демобилизованные красноармейцы-саперы — это вполне подготовленные кадры столь необходимых нам дорожных десятников.

Ячейки Автодора в Красной армии растут непрерывно и качественно, и количественно. Приказом по Красной армии предложено негодное авто-имущество передавать ячейкам Автодора. Это сразу подвело материальную базу под работу ячеек и дало мощный толчок к их дальнейшему росту.

Автодор, содействующий автомобилизации СССР, содействует и моторизации Красной армии. В случае войны подготовленные кадры автодоровцев и увеличившееся в результате работы Автодора количество машин советской страны — сыграют большую роль.

Укрепим же теснее союз Автодора с Красной армией!

АВТОИНДУСТРИЯ С.-А. С. Ш. на РУБЕЖЕ 1929 ГОДА

ДЛЯ американской автопромышленности 1928 год закончился превышением всех до сих пор поставленных рекордов. Выпуск машин по данным Министерства Торговли составил 4.357.384 шт., а в 1926 году (последний рекордный год) он был, согласно последним исправленным данным — 4.301.134 шт. Вместе с тем, однако, не оправдалось и предположение, высказанное нами (на основе голосов, раздававшихся в американской печати), что продукция 1928 года составит $4\frac{1}{2}$ миллиона машин*). Американские автозаводы не дотянули на 150 тысяч единиц до этой цифры. Произошло это вследствие сильного сокращения производства в последние месяцы года (ноябрь-декабрь), сокращения в этот период вовсе не обязательного. Сравним для примера ход производства в 1925 году (один из очень хороших годов для американской автоиндустрии) и в 1928 году — за последнюю треть года.

Сентябрь Октябрь Ноябрь Декабрь За 4 мес.

1925 год	325.728	441.981	372.271	316.672	1.456.652
1928 "	415.294	397.112	256.935	233.135	1.302.476

Мы видим, что в рекордном 1928 году, за последнюю его треть, построено на 150 тысяч машин меньше, чем в сентябре-декабре 1925 года и что эту разницу определяют особенно последние два месяца, когда американская автопромышленность явно работала неполным ходом.

Почему же это случилось? По двум основным причинам: вследствие резкого снижения производства у „Генеральной Компании Моторов“, главного конкурента Форда (а отчасти и у других заводчиков) и вследствие того, что Форд не смог восполнить этого снижения, он продолжал отставать в темпе своего развертывания, как мы это неоднократно отмечали в предшествующих наших обзорах.

Остановимся сперва на последнем. В сентябре 1928 года, как отмечалось в № 8 „За Рулем“, Форд достиг выпуска 5 тыс. штук в день, которого должен был достичь еще в июне, если бы выполнял первоначально намеченный план. Однако, даже в сентябре Форд не сумел удержать эту норму в течение всего месяца; в среднем выпуск за сентябрь дал только $4\frac{1}{2}$ тысячи штук; лишь в октябре пятитысячная норма оказалась закрепленной, как средняя. В ноябре выпуск колебался между $5\frac{1}{2}$ и 6 тысячами и, наконец, в декабре норма повысилась до 6.500 штук в день.

Как видим, Форд продолжал отставать от своего обещания — увеличивать ежедневный выпуск на одну тысячу штук машин ежемесячно. И он не только оказался не в состоянии дойти до 10 тыс. штук к январю (как летом обещали фордовские директора), но не достиг к началу января и нормы в 8 тыс. штук ежедневно.

В первые недели января выработка была лишь 7 тыс. машин ежедневно, при чем эта выработка

была достигнута тем, что в конце декабря Форд решил набрать 30 тыс. новых рабочих в дополнение к имевшимся у него 120 тысячам и перейти на работу в течение шести дней в неделю, вместо прежней „пятидневной недели“. Для каждого индивидуального рабочего „пятидневная неделя“ сохраняется; но увеличив численность людского состава, Форд хочет заставить машины работать шесть дней вместо пяти. Таким приемом Форд собирается автоматически расширить свою продукцию на 20%; пока что она поднялась на значительно меньший процент*).

Задержка развертывания Форда в конце года отняла у рынка, по крайней мере, 60—70 тысяч машин, которые могли поступить в продажу. Весь выпуск Форда за 1928 год составил 750—800 тысяч штук, тогда как Шевроле построил в том же году без малого 1.200 тысяч единиц.

Однако, у Шевроле также получился крупнейший пробел в возможном выпуске, но по другим причинам. Мы уже отмечали в предшествующем обзоре, что Шевроле готовил к выходу в свет новую модель. Эта модель и появилась в середине ноября. Но переход к производству новой машины потребовал остановки завода. С 1 октября завод Шевроле был остановлен и не работал до середины ноября; во второй же половине ноября было построено лишь 12 тыс. моторов для новой модели, а в декабре удалось развернуть производство моторов лишь до 60 тыс. штук и сборку машин до 25 тыс. штук. Поскольку при работе полным ходом Шевроле производил в месяц 120—140 тыс. штук, получилось крупнейшее снижение выпуска у „Генеральной Компании Моторов“, а вместе с тем и снижение суммарной цифры выпуска всей американской автоиндустрии в целом.

Но дело не только в этом. Снижение получилось к концу года и у других заводчиков, которые в ряде случаев останавливали на месяц свои заводы под предлогом „производства учета“. Мы имеем данные только относительно завода Виллис-Оверленд, который, вообще говоря, работал в 1928 году в пределах свойственной ему мощности едва ли не успешнее всех остальных предприятий. По четвертям года выпуск этого завода составил:

1-я четверть	2-я четверть	3-я четверть	4-я четверть
73.094	122.429	75.000	47.500

Сокращение производства в последней четверти здесь проступает весьма отчетливо. Но

* По данным, поступившим уже после написания настоящей статьи, Форд набирает новых рабочих весьма медленно — лишь по 300—400 человек в неделю — и только в марте закончит этот набор. За январь он фактически произвел 132.078 машин. При делении на 22 рабочих дня (пятидневная неделя еще сохраняется) это в среднем дает 6 тыс. в день. Таким образом, достигнутая в начале января норма в 7 тыс. штук, очевидно, не была выдержана в течение всего месяца. На 1 февраля, по сообщению „Уолл-Стрит Джернал“, норма выпуска была 7.500 штук. Вряд ли приходится сомневаться, что и это не будет средней нормой для всего февраля месяца в целом.

*) См. „За Рулем“, 1928 г., № 8, „Заметки о мировом автохозяйстве“.