

ЗА РУЛЕМ



МЫ НАЧАЛИ ДЕЛОВОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО СО ШТАБОМ ФОРДОВСКОЙ ТЕХНИКИ

КОМПАНИЯ ФОРДА ПРИШЛА СВОИ ПРЕДСТАВИТЕЛИ ДЛЯ
КОМПАНИИ С РАБОТАМИ НА СОБСТВЕННУЮ АВТОСТРОИТЕЛЬНУЮ
в автомобилях: США — во Франкфурте (США), также — во Мюнхене
представитель в Германии; также в Москву — во Франкфурте (США)
представитель в Берлине; также — во Ленинграде представителем в Ленинграде
Степанов является на заводах и заводах автомобилей в Москве

ВЫСШЕЙ МОЩНОСТИ

своего мотора вы достигнете только при помощи таких приборов зажигания, которые соединяют в себе максимальную точность выделки, лучший материал и образцовую конструкцию.

Когда дело идет о прочности и надежности при высшем напряжении, всюду требуют вот уже в течение нескольких десятилетий

ЗАЖИГАНИЯ БОШ



За справками обращаться к Акц. Общ. РОБЕРТ БОШ

Berlin — Scharlottenburg 4, Bismarckstr., 71.

ОТКРЫТА ПОДПИСКА

НА ПОСЛЕДНИЙ КВАРТАЛ 1929 Г. (ОКТЯБРЬ—ДЕКАБРЬ)

НА ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МАССОВЫЙ ПОПУЛЯРНО-ТЕХНИЧЕСКИЙ ИЛЛЮСТРИРОВАННЫЙ ЖУРНАЛ

ИЗОБРЕТАТЕЛЬ

Журнал освещает правовые и технические вопросы изобретательства, помогает реализации изобретений, дает на своих страницах все, что надо знать изобретателю.

К каждому номеру журнала прилагается официальный бюллетень.

КАЖДЫЙ РАБОЧИЙ, ТЕХНИК, ИНЖЕНЕР, ХОЗЯЙСТВЕННИК ДОЛЖЕН БЫТЬ ПОДПИСЧИКОМ ЖУРНАЛА „ИЗОБРЕТАТЕЛЬ“.

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА: „Изобретатель“: 3 мес.—1 р., 1 мес.—35 к. „Изобретатель“ с приложением „Библиотеки изобретателя“: 3 мес.—1 р. 75 к., 1 мес.—65 к.

Переводы адресовать: Москва 6, Страстной бульвар, 11—Акц. Изд. О-ву „Огонек“.

ПОДПИСКА ПРИНИМАЕТСЯ ТАКЖЕ НА ПОЧТЕ.



ДВУХНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ ВСЕРОССИЙСКОГО ОБЩЕСТВА «АВТОДОР»

Под редакцией: А. Брашна, Н. Беляева, В. Дмитриева, проф. Д. Крыкина,
Мих. Кольцова, Н. Осинского, М. Презента, 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.

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

Moscow 6, Strastnoy Boulevard 11, USSR

№ 17 (26)

АВГУСТ

1929

Содержание:

	Стр.
Н. Осинский— Битва началась	7
Сэкономим миллионы на правильном использовании горючего	5
Д. Соловей—Юридическое членство в Автодоре	7
М. Сорокин—По автозаводам Европы и Америки	8
Инж. П. Шестаков—Социалистическая пятилетка требует механизации дорожных работ	10
М. Дьяков—На советских мотоциклах Фордовские директора в СССР	13
На фронте автостроительства	14
Н. Беляев—Автомобиль в Крыму	16
Инж. А. Коростелин—Торможение автомобиля	18
Мотор на службе киноиндустрии	21
М. Дьяков—Ремонт мотоцикла	22
А. Сушинин—Мотолодка на войне	24
Автодорожный экран	27
Первые итоги „недели“ по Московской губернии	28
В номере 41 иллюстрация	30

Н. ОСИНСКИЙ

БИТВА НАЧАЛАСЬ

О положении американской автоиндустрии

В НАШЕМ последнем обзоре положения американской автоиндустрии (см. „Автоиндустрия С.-А. С. Ш. на рубеже 1929 г.“, № 5 журнала „За Рулем“) отмечалось, что к началу 1929 г. переходный период, связанный с реорганизацией у Форда и введением новой модели „Шевроле“, закончился. Начался период ожесточенной борьбы за рынок—со стороны Форда в смысле отвоевания его обратно, со стороны остальных заводчиков в смысле сохранения того, что они успели захватить. При этом не только Форд, восстанавливая прежние размеры своего производства, должен был колоссально расширить выпуск по сравнению с 1927 и 1928 гг.; все остальные заводчики во главе с „Дженерал Моторс“ могли бороться также только увеличением продукции. В итоге простейшие подсчеты показывали, что суммарная продукция американской автопромышленности должна была подойти к цифре 5¹/₂—6 млн. машин за 1929 г., что во всяком случае означало бы перепроизводство. Это перепроизводство имело все шансы начать обнаруживаться уже с середины лета; последствием его должен был быть „выход из строя более слабых участников“ (весьма вероятны слияния предприятий, поглощение мелких крупными, либо—прямые крахи).

В настоящее время полугодие итоги работы американской автопромышленности уже имеются. Наступил момент, когда можно оценить эти итоги и сделать первую проверку высказанным ранее положениям. Мы это делаем в настоящей статье.

Прежде всего надо констатировать, что выпуск в течение всех шести месяцев 1929 г. побивал существовавшие прежде рекорды и по сравнению с прошлым годом (когда был поставлен последний рекорд выпуска автомашин) выражался в таких цифрах:

	Январь	февраль	март	апрель	май	июнь	За полугодие
1928 г.	231.728	323.796	413.314	410.104	425.783	396.796	2.201.521
1929 г.	401.036	466.352	585.094	621.336	604.020	545.252	3.223.090

В общем, продукция первого полугодия 1929 г. в полтора раза больше прошлогодней и почти равняется цифре выпуска за весь 1927 г. (3.401.326 машин), т.-е. за тот год, когда больше всего сокращал свое производство Форд. В Америке начинают раздаваться вполне уверенные голоса, предсказывающие, что продукция 1929 г. действительно достигнет 5.400 тысяч машин (Ривс,—управдел Автомобильной Палаты), или 5¹/₂ млн.

машин („Уоллстрит Джернал“). Расчеты при этом исходят из обычного соотношения между продукцией первого и второго полугодия (последняя бывает несколько меньше). Авторы этих расчетов считают, что такая продукция будет поглощена рынком и что перепроизводства не будет.

Основанием для этого оптимизма является то, что промышленность С. Ш. вообще переживает период высокой конъюнктуры. Стальная продукция идет на небывалой высоте и подобно автомобильной побивает все прежние рекорды. Железнодорожные перевозки достигли рекордных размеров. Потребление хлопка в текстильной промышленности весьма велико. Нефтяная промышленность превышает все прежние цифры добычи, а перепроизводства нефти пока нет. В ряде других отраслей — большое оживление. Капиталистический мир, оправившись от страхов 1927/1928 г., опять славословит свое „процветание“ (просперити).

На этом светлом фоне есть, правда, ряд угрожающих пятен, но оптимисты стараются их не замечать. Во-первых, биржевая спекуляция достигла ни с чем не сравнимых размеров и все попытки остановить ее не дают результатов. Ссудный капитал водопадами устремляется в спекуляцию, и деньги до востребования, за которые еще 3—4 года тому назад платилось 3—4%, неделями держатся на „ростовщическом“ уровне 10—12% и не спускаются ниже 6—7%. Учетную ставку в течение последних двух-трех лет пришлось поднять с 3½% до шести, — явно предкризисная ставка.

Во-вторых, уже в результате „дороговизны денег“, не говоря о более прямых причинах, должно было сократиться и сокращается строительство. С нефтью положение очень опасно, так как перепроизводство близко. Положение каменноугольной промышленности остается неблагоприятным.

Но особенно существенно, что сама автомобильная промышленность является не только отражателем положения в других отраслях, а и важнейшим самостоятельным слагаемым. Исходный пункт депрессии 1927/1928 г. — перепроизводство автомобилей. Толчок к нынешнему „благополучию“ — особенно к подъему металлургии — дало развертывание гонки между Фордом, „Дженерал Моторс“ и „независимыми“. Да и теперь спрос автоиндустрии — главная основа рекордной продукции металла. Однако, новое перепроизводство автомашин считается, даже потерявшей всякую осторожность нью-йоркской биржей, настолько вероятным, что за последние шесть месяцев акции семи важнейших, за исключением Форда, компаний („Дженерал Моторс“, „Крейслер“, „Паккард“, „Гудзон“, „Виллис Оверлэнд“, „Нэш“ и „Студебэкер“) упали в цене на 15½%, а по сравнению с высшей точкой их расценки в 1928 г. даже на 18%. Из 5 миллиардов 600 млн. своей наивысшей биржевой оценки они потеряли миллиард.

Отнюдь не только марксистские экономисты, но и американские биржевики считают, что из „автомобильной войны“ добра не выйдет, что авторынок не расширишь беспредельно, а потому на повышении автобумаг играть невозможно. Но биржевики не продумывают вопроса до конца: специальный кризис в автопромышленности может оказаться и будет толчком к общему промышленному кризису.

После этих общих замечаний перейдем к более конкретным и специальным данным, относящимся к автопроизводству. Мы сделали попытку сопоставить выпуск двенадцати важнейших компаний за первый и второй квартал нынешнего и прошлого года. Несмотря на то, что американские заводчики большей частью имеют привычку переставать печатать данные о своем месячном выпуске, как только продукция начинает давать неблагоприятные итоги, — путем различных сопоставлений и арифметических манипуляций обычно удается обойти соответствующие затруднения. Приводимая таблица является почти полной и в общем точной.

Выпуск в тысячах машин

	1928 год		1929 год	
	1 четв.	2 четв.	1 четв.	2 четв.
1. Форд	42	178	473	606
2. Дженерал Моторс	482	591	523	649
3. Крейслер Додж	113	113	123	157
4. Гудзон-Эссекс	91	92	108	118
5. Грэхем-Пэйдж	13	26	25	29
6. Паккард	13	13	14	13
7. Нэш	26	43	39	28 ¹⁾
8. Виллис-Оверлэнд	73	122	95	109
9. Студебэкер	43	33	33	28
10. Рио	8	18	10	13
11. Гэпп	17	22	12	14
12. Дюрант	21	49	21	21 ¹⁾

В этой таблице впереди помещены компании, дела которых обстоят сравнительно благополучно. Начиная с № 8 („Виллис-Оверлэнд“) появляются компании, дела которых испортились либо уже в первой четверти 1929 г., либо во второй четверти. „Порча дел“ выражается в отставании выпуска по сравнению с прошлогодним: при нынешней гонке на усиление выпуска это и означает начинающуюся потерю рынка.

Таблица показывает, что Форд сделал огромные успехи (кстати сказать, здесь имеется в виду как производство для внутреннего рынка, так и экспортное, а равно канадское производство Форда: выделить только первое мы не смогли). В 1928 г. он построил за полгода 220 тысяч машин, в нынешнем — 1.079 тысяч — прирост в 750 тысяч, при общем приросте американской продукции за тот же срок на миллион с небольшим. „Дженерал Моторс“ в прошлом году выпустил 1.073 тысячи; в нынешнем — 1.172 тысячи. И тут еще есть прирост, но „лишь“ на 100 тысяч, или почти 9%. Солидно и бесперебойно пока растет „Крейслер“, присоединивший к себе „Додж“ и выправивший дела последнего (вместо 226 тысяч — 280 тысяч). Хороши пока и дела „Гудзон-Эссекса“ вместо 183 тысяч — 226 тысяч, с благоприятным развитием по кварталам. Попавший в моду „Грэхем-Пэйдж“ усиливает выпуск своих высококлассных автомобилей. Классический „Паккард“ сохраняет свою обычную позицию на рынке. Более „массовый“ „Нэш“ хорошо работал в первую четверть, во второй же, повидимому, отстал от прошлого года и цифры за июнь уже не публикует.

¹⁾ Данные лишь за два месяца — апрель и май.