

ЗА РУЛЁМ



ГАРАЖ ИЗ СТЕЛА

НОВЫЙ ШЕСТИЭТАЖНЫЙ ГАРАЖ ДОНТРОНА. НЕДАВНО ВЫСТРОЕННЫЙ В ПАРКЕ ПЕРЕДНИКОВЫХ СДЕРЖАНЫ СТЕНЫ.

24

КНИГИ

ОТКРЫТ ПРИЕМ ПОДПИСКИ на 1930 год

24

КНИГИ

САМЫЙ РАСПРОСТРАНЕННЫЙ В СССР
ИЛЛЮСТРИРОВАННЫЙ ЖУРНАЛ**ОГОНЕК**

ДАСТ СВОИМ ПОДПИСЧИКАМ

БИБЛИОТЕКА**РОМАНОВ**ПОД РЕДАКЦИЕЙ
М. ГОРЬКОГО24 В ДВАДЦАТИ ЧЕТЫРЕХ КНИГАХ
БУДУТ ДАНЫ ЛУЧШИЕ ПРОИЗВЕДЕНИЯ
МИРОВОЙ ЛИТЕРАТУРЫ
РАЗЛИЧНЫХ ЭПОХ И НАРОДОВ 24

НАЗВАНИЕ КНИГ И АВТОРОВ

Свифт.—СКАЗКА О БОЧКЕ.
Теофиль Готье.—КАПИТАН ФРАКАС.
Виктор Гюго.—ТРУЖЕНИКИ МОРЯ.
Анатоль Франс.—ВОИ И ЖАЖДУТ.
Стендаль.—ПАРМСКИЙ МОНАСТЫРЬ.
Э. Золя.—ДЕНЬГИ.
Его же.—РАЗГРОМ.
Бальзак.—КРЕСТЬЯНЕ.
Генрих Манн.—ВЕРНОПОДДАННЫЙ.
Де-Костер.—ТИЛЬ УЛЕНШПИГЕЛЬ.
Ромэн Роллан.—КОЛА БРЕНЬОН.
Додэ.—ТАРТАРЕН ИЗ ТАРАСКОНА.
Лессаж.—ЖИЛЬ БЛАЗ.
Фаррер.—ФОМА ЯНЕНОК.

Вассерман.—КАСПАР ГАУЗЕР.
Мовассан.—\ ОНТ-ОРПОЛЬ.
Энсворт.—УОТ ТЕЙЛОР.
В. Блосс.—ЭРИХ 99-й.
Флобер.—МАДАМ БОВАРИ.
Валлес.—ИНСУРГЕНТ.
Диккенс.—ЗАПИСКИ ПИКВИККСКОГО
КЛУБА.
Люсьен Декав.—КОЛОННА.
Революционная поэзия XIX века от Поль-
Луи Курье до Верхарна.
Революционная поэзия современных по-
тов Запада.

УСЛОВИЯ ПОДПИСКИ:

1 АБОНЕМЕНТ: „Огонек“ с „Библиотекой Романов“ (36 №№ „Огонька“ и 24 книги романо-
нов): год—15 руб. Допускается рассрочка: при подписке—4 руб., 15 р.
к 1 марта—4 руб. 50 коп., к 1 мая—3 руб. 50 коп., к 1 июля—3 руб.

2 АБОНЕМЕНТ: „Огонек“ с „Библ. Огонек“ (36 №№ „Огонька“ и 72 книжки „Библ.
Огонек“—новейшие произведения сов. тех. и иностран. писа-
телей). На год—10 р., 6 мес.—5 р. 50 к., 3 мес.—3 р., 1 мес.—1 р. 10 р.

3 АБОНЕМЕНТ: „Огонек“ с „Библ. Романов“ и „Библ. Огонек“: год—21 р. 50 к. Допу-
скается рассрочка: при подписке—5 р., к 1 марта—4 р., 21 р. 50 к.
к 1 мая—5 р., к 1 июля—4 р. 50 к. и к 1 сентября—3 р.

5 АБОНЕМЕНТ: „Огонек“ с „Библ. Ром.“ и „Жен. Журналом“ (12 №№ богато иллюстр-
жур. с прил. к кажд. номеру выкроеч. и конт. лист. и „Дет. Уголка“).
Год—24 р. 50 к. Допуск. расср.: при подп.—6 р., к 1 марта—
5 р. 50 к., к 1 мая—4 р. 50 к., к 1 июля—5 р. и к 1 сент.—3 р. 50 к. 24 р. 50 к.

БЕСПЛАТНЫЕ ПРЕМИИ:

Все годовые подписчики по 1, 3 и 5 абонеентам получают ПРЕМИЮ—4 МНОГОКРАСОЧНЫЕ ХУДОЖЕ-
СТВЕННЫЕ КАРТИНЫ размером 40×50 см., стоимостью в 3 рубля. Подписчики по всем абонеентам,
внесшие до 1-го января подлинную плату полностью, ДОПОЛНИТЕЛЬНО получают КОЛЕНКОВУЮ
ПАПКУ С ЗОЛОТЫМ ТИСНЕНИЕМ для годового комплекта „Огонька“ за 1930 г., а подписчики по 5 аба-
нементу ДОПОЛНИТЕЛЬНО получают большую книгу „ДОМАШНИЕ ремесла“ и комплект 10 книжек
„БИБЛИОТЕКИ ОГОНЕК“.

ПЕРЕВОДЫ МОСКВА 6, Страстной бульв, 11. „ОГОНЕК“.
АДРЕСОВАТЬ: МОСКВА 6, Акц. Изд. О-ву „ОГОНЕК“.
ПОДПИСКА ТАКЖЕ ПРИНИМАЕТСЯ НА ПОЧТЕ.

24

КНИГИ

24

КНИГИ

24

КНИГИ

24

КНИГИ

24

КНИГИ

24

КНИГИ

24

КНИГИ

24

КНИГИ

24

КНИГИ

24

КНИГИ

24

КНИГИ

24

КНИГИ

24

КНИГИ

24

КНИГИ

24

КНИГИ

24

КНИГИ

24

КНИГИ

24

КНИГИ

24

КНИГИ

24

КНИГИ

24

КНИГИ

24

КНИГИ

24

КНИГИ

24

КНИГИ

24

КНИГИ

24

КНИГИ

24

КНИГИ

24

КНИГИ

24

КНИГИ

24

КНИГИ

24

КНИГИ

24

КНИГИ



ЗА РУЛЕМ

ДВУХНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ ВСЕРОССИЙСКОГО ОБЩЕСТВА «АВТОДОР»

Под редакцией: А. Брагина, Н. Беллева, 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 1930 год: „За Рулем“
на год — 4 р., 6 м. — 2 р. 15 к., 1 м. — 40 к.,
с прил. „Библ. За Рулем“: год — 8 р., 6 м. —
4 р. 50 к., 3 м. — 2 р. 40 к. За границу „За
Рулем“: год — 2 долл., 6 м. — 1 д. 25 ц.

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

Moscow 6, Strastnoy Boulevard 11, USSR

№ 23 (32)

ДЕКАБРЬ

1929

Н. ОСИНСКИЙ

КРИЗИС РАЗВЕРТЫВАЕТСЯ

С о д е р ж а н и е

Н. Осинский—Кризис разворачивается	1
„Беби“ - грузовик Мартина	5
Инж. А. Коростелин—Трехосные автомобили	6
Инж. М. Пиолунковский—Нужно осветить тему!	9
На фронте автостроительства	10
Социалистическое соревнование	13
В. Дмитриев—За границей и у нас	14
Инж. А. Рыбарж—Перенесем в наше автостроение американский опыт!	16
Новые расценки фордовских автомобилей	19
Автодор на местах	20
Н. Гордин—Наблевшие вопросы	22
Проф. Е. Чудаков—Устройство автомобиля	24
Автодорожный экран	28
Автомобиль „Амфибия“	30
М. Васильев—Краеведческие организации и бездорожье	31

СТЕХ пор, как мы давали в журнале „За Рулем“ последний обзор положения дел в американской автопромышленности (см. № 18, „Положение в Америке“), утекло много воды. Разразился небывалый биржевой кризис. Уничтожено 60—70 миллиардов долларов фиктивного биржевого капитала, при чем погиб не один десяток миллиардов реальных сбережений широких слоев населения, вложенных в биржевые ценности; ряд средних и крупных капиталистов потерпел большой ущерб; промышленные кампании и банки затронуты крушением биржевых курсов. Если в конечном счете дело сведется только к перераспределению права собственности на реальный капитал и к еще большему сосредоточению ее в руках магнатов финансового капитала, то по дороге, в ходе этого перераспределения, именуемого кризисом, неизбежны разорение масс предпринимателей, уладок покупательной способности миллионов потребителей, задержка и частичная приостановка производства, частичная гибель ценностей реальных.

Поэтому весьма осложняется специальный кризис в автомобильной промышленности. Этот кризис, о котором мы ставили вопрос уже давно и к которому еще в августе проявляли столь спокойное отношение фордовские директора (см. интервью с Соренсоном, помещенное в № 17 журнала), ныне уже в полном ходу.

Его начинают отражать уже и цифры суммарной продукции С. Ш. и Канады. Возьмем ежемесячные данные за 1928 и 1929 гг. (в тысячах штук):

	Январь	Февраль	Март	Апрель	Май	Июнь	Июль	Август	Сентябрь	Октябрь
1928	240	336	431	434	460	425	417	493	437	416
1929	423	498	626	663	636	567	518	514	417	менее 400

Вплоть до июня мы имеем колоссальное превышение прошлогодних цифр; затем разница начинает сглаживаться, а с сентября продукция нынешнего года оказывается меньше продукции прошлого года. Об октябре к моменту писания настоящей статьи известно только то, что продукция составляет менее 400.000 штук. Насколько меньше — мы не знаем. Снизится ли выпуск до нормы 1926 г. (344.000), как это уже наблюдалось в сентябре (в 1926 г. за тот месяц построено 413 тыс. штук), покажет будущее.

Интересно далее сопоставить продукцию трех борющихся на рынке сил (Форда, Дженерал Моторс и „независимых“) в прошлом и нынешнем году. Сделаем это за апрель — октябрь.

	Апрель	Май	Июнь	Июль	Август	Сентябрь	Октябрь
Ф О Р Д	1928 39	54	62	73	101	100	127
	1929 190	201	204	197	206	161	177

Огромное увеличение выпуска у Форда в нынешнем году здесь очевидно.

Однако заметно и значительное снижение в сентябре. Давление общего перепроизводства отражается и на Форде. Однако если об октябрьском выпуске Форда сперва распространялись известия (шедшие из лагеря конкурентов Форда и основанные на резком сокращении числа рабочих у Форда), будто выпуск упал почти вдвое, то эти слухи оказались совершенно неверными. Продукция в октябре опять возросла, правда, не вернувшись на уровень 200.000 единиц. Повидимому, правильными оказываются заявления фордовцев, что они нашли новые способы „сбережения труда“ при производстве модели „А“ и что в 1930 г. они смогут при меньшем количестве рабочих производить даже больше, чем в 1929 г.

Совершенно другую картину мы находим у Дженерал Моторс:

Дженерал Моторс

	Апрель	Май	Июнь	Июль	Август	Сентябрь	Октябрь
1928 г.	198	207	185	169	187	165	121
1929 „	228	220	201	189	168	145	122

Дженерал Моторс сперва идет впереди Форда; в июле, однако, он сразу сильно отстает и с этого месяца вообще резко отстает на второй план. Цифры за октябрь оказываются почти равными прошлогодним. Заметим при этом, что в прошлом году крупнейший завод Дженерал Моторс—Шевролэ был остановлен в середине октября по случаю перехода к новой модели (мы в свое время писали о рекордно-быстром, полутрамесячном переходе на новый Шевролэ). Октябрьский выпуск 1928 г. является поэтому ненормально низким, и приближение к нему свидетельствует о плохом положении дел у Дженерал Моторс. Форд, оказывается, побил не только своих конкурентов независимых, но побил и Шевролэ.

Вот, кстати, справка о ежемесячном выпуске этой модели Дженерал Моторс:

Выпуск Шевролэ

	Апрель	Май	Июнь	Июль	Август	Сентябрь	Октябрь
1928 г.	136	141	133	121	123	106	65 (полмес.)
1929 „	157	161	151	138	110	97	86

Не следует, однако, и преувеличивать размеров поражения Дженерал Моторс. Резкое снижение производства у автотреста объясняется в первую очередь желанием избавиться от з а т о в а р и в а н и я, на которое мы несколько раз обращали внимание читателей нашего журнала. И мы должны отметить, что в августе 1929 г. Дженерал Моторс продал потребителям уже на 5.700 машин больше, чем выпустил их в оптовый оборот, а в сентябре отставание розничных продаж от оптового сбыта выразилось только в тысячу единиц. В октябре же розничные продажи превысили оптовые на 17.000 единиц. Таким образом, благодаря резкому сокращению выпуска, из 25.000 машин, затоваренных к началу октября, осталось к концу месяца только восемь тысяч.

Если мы сложим помесячно цифры выпуска Форда и Дженерал Моторс, вычтем итоги из данных валовой ежемесячной продукции,— мы получим картину того, сколько остается на долю „независимых“. Картина эта весьма печальна.

Выпуск „независимых“ заводов

	Апрель	Май	Июнь	Июль	Август	Сентябрь	Октябрь
1928 г.	197	199	177	175	205	172	868
1929 „	245	215	162	132	140	111	101 ¹⁾

„Независимые“ весной 1929 г. воспарили очень высоко, принимая усиленное участие в гонке на автомобильном рынке. Тем стремительнее было последующее падение их выпуска по сравнению как с апрелем месяцем нынешнего года, так и с соответствующими месяцами 1928 г. Главный удар фордовской конкуренции направился именно на них.

Сравним процентное распределение выпуска автомашин за два весенних месяца 1929 г. и за два последних месяца:

	Апрель	Май	Сентябрь	Октябрь
Форд	28,7	31,6	38,6	44,2
Дженерал Моторс	34,4	34,6	34,8	30,5
„Независимые“	36,9	33,8	26,6	25,3

В апреле на долю „независимых“ приходилось больше продукции, чем на долю Форда и даже на долю Дженерал Моторс. К осени они спускаются на уровень одной четверти суммарного производства. Форд же в октябре выпустил 44% всех построенных в Соед. Штатах и Канаде машин; он вернулся к тому положению, которое занимал в 1924—1925 гг., отеснив назад своих конкурентов. Доля Дженерал Моторс колеблется не так сильно и сокращение выпуска автотреста, отмеченное выше, до октября идет правильно в ногу с общим сокращением выпуска. Наоборот, у „независимых“ сокращение выпуска обгоняет общее сокращение производства.

Мы не можем привести конкретных данных по отдельным крупнейшим „независимым“ заводам, так как они перестали печатать сравнительные цифры за прошлый и нынешний год. Однако положение их очень ярко оттеняется двумя сообщениями. Первое есть выступление в печати нового председателя компании „Виллис-Оверлэнд“ Миллера. Миллер заявил, что компания Виллис-Оверлэнд отказывается от стремлений к постоянному расширению производства. Это—неразумная политика. Отныне производство „Уиппетов“ будет строго соразмеряться с фактическим спросом на машины. По существу такое заявление означает всегонавсего 1) признание неспособности Оверлэнда

¹⁾ Мы отмечали в свое время, что основатель этой компании Джон Виллис, усиленно шумевший на рынке в течение последних двух лет и стремившийся конкурировать с Фордом своей дешевой машиной „Уиппет“, в начале лета передал свой пакет акций крупной фирме авто-электропринадлежностей „Аутолайт“ и благоразумно скрылся с поля битвы перед наступлением критического момента.