

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ЗАРУБЕЖНОГО АВТОТРАНСПОРТА В ГРУЗОПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗКАХ НА ТЕРРИТОРИИ БССР В 1947 г. (на примере деятельности Бобруйской областной транспортно-экспедиционной конторы)

Панков Юрий Владимирович

магистр исторических наук,
младший научный сотрудник отдела археологии и охраны
историко-культурного наследия государственного историко-
культурного Гомельского дворцово-паркового ансамбля
(г. Гомель, Беларусь)

После окончания ВОВ на дорогах СССР повсеместно можно было заметить автотранспорт зарубежного производства, среди которого стоит выделить трофейные автомобили и поставлявшиеся по ленд-лизу. Под трофейным автотранспортом следует понимать захваченные Красной Армией у Германии и ее союзников автомашины в результате боевых действий. Под автотранспортом ленд-лиза имеются в виду автомобили, переданные СССР по договору ленд-лиза в качестве военной помощи из США, Великобритании и Канады. Красная Армия постепенно «демобилизовывала» свой транспорт, что стало одним из факторов появления в СССР иностранных автомашин.

Целью статьи является анализ грузопассажирских перевозок в БССР, а также выявление роли зарубежных автомобилей в них; соотношение использования в перевозках советских и иностранных машин. В историографии представленная тема является малоизученной. Автор статьи, кроме марок автомобилей, приводит их гос. номер, что дает возможность идентифицировать машины в других источниках.

Грузовой автотранспорт активно использовался в перевозке пассажиров и грузов. В условиях восстановления хозяйства после войны советские органы власти старались соблюдать режим экономии. Это касалось и области грузопассажирских перевозок. В соответствии с постановлением Совнаркома БССР № 1367 от 7.09.1945 г. «О нагрузке автотранспорта, следующего без груза по трактам регулярного движения», было решено создать при Бобруйском Областном Отделе автотранспорта транспортно-экспедиционную контору «АВТОТЭК» [1, л. 1].

Положения о работе транспортно-экспедиционной конторы были приняты в октябре 1945 г. Исходя из них «АВТОТЭК» подчинялся Бобруйскому Областному Отделу автотранспорта [2, л. 1]. Решением Исполнительного Комитета Бобруйского Областного Совета депутатов трудящихся от 23 ноября 1945 г. Отдел автотранспорта обязан был также создать на грузо-напряжённых трактах регулярного движения в г. Слуцке специальное агентство по загрузке автомобилей, следующих в попутном направлении без груза; организовать склады для краткосрочного хранения груза в Бобруйске и в Слуцке; организовать на грузо-напряженных трактах регулярного движения в Бобруйске и в Слуцке диспетчерско-контрольные посты, которые предоставляли право направлять и возвращать порожние автомашины к пунктам погрузки. Предприятиям, хозяйственным и воинским организациям запрещалось отправлять без груза машины по трактам регулярного движения автотранспорта. Руководители предприятий и организаций обязывались предоставлять автомобили для его загрузки конторе «АВТОТЭК», расположенной на пути следования [1, л. 1]. Бобруйский и Слуцкий Горисполкомы выделили складские помещения для «АВТОТЭК», а управление милиции НКВД Бобруйской области оказывала ежедневную помощь [1, л. 1об.]. Контрольно-диспетчерские посты были оборудованы на трактах Бобруйск – Слуцк, Бобруйск – Минск, Бобруйск – Могилев, Слуцк – Минск, Слуцк – Барановичи, Слуцк – Старобин, Слуцк – Любань [1, л. 2, 8].

Головная контора «АВТОТЭК» с января 1946 г. размещалась в Бобруйске на ул. Дзержинского, 17, а склады – на ул. Дзержинского, 12 [3, л. 1]. Вплоть до конца 1946 г. в конторе велся краткий учет грузопассажирских перевозок без указания марок автомобилей. Начальник Бобруйского Областного Отдела автотранспорта Н. Чуркин возложил на своего заместителя А. Самашука обязанности по расширению отчетности. Для этого было сделано следующее: 1) заведены лицевые счета на автохозяйства области; 2) до 1 января 1947 г. произведен полный учет автопарка по ли-

цевым счетам отдельно по районам с учетом технического состояния автомашин; 3) установлено ежедневное донесение ГАИ о поступивших на учет (снятых с учета, списанных) автомашинах по автохозяйствам области; 4) установлена форма ежемесячной отчетности автохозяйств; 5) планово произведена проверка по работе автопарка, расход горюче-смазочных материалов, правильная эксплуатация автомашин и оплата труда шоферов [3, л. 12].

Суммируя изложенное, следует констатировать, что только с 1947 г. отчетность «АВТОТЭК» даёт более объективную оценку по грузопассажирским перевозкам в БССР, чем за 1946 г., с учетом использования различных марок автотранспорта, что позволяет проанализировать использование зарубежных автомашин.

По плану на 1947 г. «АВТОТЭК» должен был загрузить 6860 автомашин (в т. ч. грузом – 3994; пассажирами – 2866); перевезти 5991 тонн; перевезти 15330 пассажиров [4, л. 1]. Проанализировав бухгалтерские отчеты, автором выявлены марки основных автомобилей, использовавшихся в грузопассажирских перевозках в указанный год. В основном использовались грузовики: 1) советского производства: а) «ЗИС-5»; б) «ГАЗ-АА»; 2) американского производства (поставлявшиеся по ленд-лизу): а) «Студебекер»; б) «Форд-6»; в) «Шевроле»; 3) трофейные [5, л. 16].

По ленд-лизу в СССР поставлялись различные модели американских марок грузовиков. К примеру, «Студебекеры» поставлялись модели «US-6» разнообразных модификаций, а «Шевроле» – модели «3116» коммерческого типа и серии «G 506» армейского типа [6, с. 38-39, 46-47]. Грузоподъемность указанных в бухгалтерском отчете «АВТОТЭК» американских грузовиков составляла от 1,5 т («Форд-6», «Шевроле») до 2,5 т («Студебекер»). Американским историком В.С. Данном были опубликованы сведения, по которым из США в СССР по ленд-лизу было поставлено 151053 1,5-тонных грузовиков, а также 200662 2,5-тонных грузовиков [7, с. 216].

Марки трофейных автомашин, совершавших грузопассажирские перевозки, не были указаны в документах «АВТОТЭК». Возможно, так сделано из-за того, что трофейных марок автомобилей было значительное количество, а отдельные показатели каждого трофея в грузопассажирских перевозках не существенны. Автопарк Вермахта состоял не только из автомашин германского производства, но и из захваченных трофеев в ходе военных кампаний в Западной Европе, Северной Африке и Советском Союзе. Кроме того, германский автопарк пополнялся транспортом его союзников. Среди наиболее распространенных в СССР трофейных марок грузовиков следует выделить немецкие «Опель», «Мерседес», «Манн», «Хеншель», «Круп», «Магирус», «Боргвард», «Бюссинг»; австрийские «Штайер», «Заурер», чехословацкие «Шкода»; «Татра», итальянский «Фиат», французские «Рено», «Пежо», «Ситроен» [8].

Анализ данных бухгалтерии «АВТОТЭК» показывает, что в первом полугодии 1947 г. через контору прошло 3215 автомашин. Среди зарубежного автотранспорта прошло: «Студебекеры» – 543, «Форд-6» – 407, «Шевроле» – 307, трофейных – 328 [5, л. 18]. Иностранные автомашины составили 49,3% от общего числа прошедших через областную контору грузовиков. «Шевроле» использовались только в пассажирских перевозках, в то время как остальной транспорт перевозил и грузы, и пассажиров. Сведения по грузопассажирским перевозкам в первом полугодии 1947 г. приведены в таблице 1. Стоит отметить, что данные бухгалтерии не всегда совпадали с реальными показателями. Водители автомашин в целях личной выгоды зачастую не обилечивали пассажиров, присваивая деньги себе [9, л. 10]. Кроме того, пассажиры в отдельных случаях перевозились вместе с грузом. К примеру, диспетчер-контролер «АВТОТЭК» 28 января 1947 г. выдал посадочную квитанцию и проездные билеты на сумму 81 руб. на автомашину «Студебекер» (гос. номер Б-0-75-54), следовавшей из Слуцка. Машина была загружена пассажирами и бочкотарой, что является грубым нарушением правил перевозок на транспорте [9, л. 1]. Стремление водите-

лей и диспетчеров-контролеров заработать привело к срыву плана грузоперевозок в первом квартале: бобруйская контора загрузила 39 из 170 плановых автомашин, слущкое агентство из 80 плановых не загрузило ни одной [9, л. 5].

Не весь автотранспорт сотрудники «АВТОТЭК» могли останавливать и отправлять на загрузку. От данного мероприятия освобождались автомобили: 1) санитарные; 2) пожарные; 3) технической помощи; 4) специально оборудованные мастерские, фургоны, зарядные станции; 5) учебные автомобили автошколы; 6) грузовые таксомоторы с надписями на бортах и кабинах; 7) аварийные с присвоенными им знаками; 8) почтовые; 9) оперативные автомобили органов милиции. Новые автомобили, следующие самоходом от автозаводов к месту назначения, а также автомобили, вышедшие из капитального ремонта, следующие без груза, загружались до 60% их номинальной грузоподъемности [9, л. 21].

В третьем квартале 1947 г. через «АВТОТЭК» прошло 1048 грузовых автомашин зарубежного производства: 330 «Студебекеров», 293 «Форд-6», 181 «Шевроле» и 244 трофейных грузовиков [5, л. 20]. Это составило 49,2% от общего количества прошедших через областную контору автомашин. После невыполнения полугодового плана грузоперевозок уже в третьем квартале было перевезено на 164 т больше, чем в двух предыдущих. Остальные сведения по грузопассажирским перевозкам в третьем квартале 1947 г. приведены в таблице 2.

В отчете о проверке 31 августа начальником Отдела автотранспорта Н. Чуркиным совместно с Госавтоинспекцией контрольно-диспетчерских постов по Глусскому, Слуцкому и Минскому шоссе, упоминается перевозивший пассажиров грузовой автомобиль марки «Интернэшнл» (гос. номер БЧ-71-02) [9, л. 11]. В СССР поставлялась по ленд-лизу из США модель «Интернэшнл М5-6» различных модификаций [8, с. 536]. Стоит отметить, что в бухгалтерском отчете «АВТОТЭК» грузовик мог быть учтен вместе со «Студебекером», т. к. имел одинаковую грузоподъемность в 2,5 т [6, с. 47].

В четвертом квартале «АВТОТЭК» загрузил 2176 автомашин. Суммируя данные, за год план по загрузке автомобилей был выполнен на 109% (вместо 6860 загрузили 7521). Если по пассажирским перевозкам план выполнен на 241% (по плану – 2866; выполнено – 6903), то по грузоперевозкам – только на 15% (по плану – 3994; выполнено – 618). За год было перевезено 1399,5 тонн (план выполнен на 23%), а пассажиров – 36583 человек (план выполнен на 238%) [4, л. 1].

Таким образом, роль зарубежного транспорта в грузовых и пассажирских перевозках оказалась значительной. Около половины автомобилей, загруженных через «АВТОТЭК», были иностранного производства. В условиях восстановления хозяйства зарубежные машины заполнили нишу в автотранспорте СССР. Наиболее распространенными марками иностранных автомобилей в советских предприятиях и учреждениях стали американские «Студебекеры», «Форды» и «Шевроле».

ЛИТЕРАТУРА

1. Зональный государственный архив в г. Бобруйске (ЗГАБоб). – Ф. 1284. Оп. Д. 2.
2. ЗГАБоб. – Ф. 1284. Оп. 1. Д. 1.
3. ЗГАБоб. – Ф. 1284. Оп. 1. Д. 3.
4. ЗГАБоб. – Ф. 1284. Оп. 1. Д. 6.
5. ЗГАБоб. – Ф. 1284. Оп. 1. Д. 12.
6. Технические характеристики советских и импортных автомобилей / под ред. П.Н. Змий. – М.: Воен. изд-во Народ. Комиссариата Обороны, 1943. – 112 с.
7. Dunn, W. S. The Soviet Economy and the Red Army, 1930-1945 – Westport : Praeger, 1995. – 256 p.
8. Соколов, М. Автонашествие на СССР. Трофейные и лендлизовские автомобили / М. Соколов. – М.: Яуза : Эксмо, 2011. – 608 с.
9. ЗГАБоб. – Ф. 1284. Оп. 1. Д. 9.

Таблица 1

Грузопассажирские перевозки по Бобруйской транспортно-экспедиционной конторе «АВТОТЭК» в 1-м полугодии 1947 г.

Марки машин	Загружено машин	Общий пробег по перевозке грузов	Общий пробег по перевозке пассажиров	Перевезено тонн	Перевезено пассажиров
ЗИС-5	1065	4345	39086	200,5	5096
ГАЗ-АА	565	1752	21291	36,5	2272
Студебекер	543	1230	21289	40	2872
Форд-6	407	1046	14744	22,5	2123
Шевроле	307	–	12377	–	1611
Трофейные	328	1060	11349	44,5	1592
Итого:	3215	9433	120136	344	15566

Таблица 2

Грузопассажирские перевозки по Бобруйской транспортно-экспедиционной конторе «АВТОТЭК» в 3-м квартале 1947 г.

Марки машин	Загружено машин	Общий пробег по перевозке грузов	Общий пробег по перевозке пассажиров	Перевезено тонн	Перевезено пассажиров
ЗИС-5	694	1232	17584	255,5	3136
ГАЗ-АА	388	876	11408	52	1633
Студебекер	330	480	9205	91,5	1653
Форд-6	293	155	8262	36	1487
Шевроле	181	251	4930	22	898
Трофейные	244	403	5530	51	1169
Итого:	2130	3397	56919	508	9976