



УДК 629.113/115 (09)

«ДАЛЬНОБОЙЩИКИ» СТАЛИНА

© С. И. ИЛЛИЕВ

Пензенский государственный педагогический университет им. В. Г. Белинского,
кафедра новейшей истории России и краеведения
e-mail: autoilliev@rambler.ru

Иллиев С. И. – «Дальнобойщики» Сталина // *Известия ПГПУ им. В. Г. Белинского. 2009. № 11 (15). С. 111–116* – На материалах Российского Государственного Архива Экономики (РГАЭ), Государственного Архива Пензенской области (ГАПО), музейных фондов города Бийска Алтайского края, а также фондов РГБ исследуется процесс становления междугородних автоперевозок в России. В процессе разработки темы делается вывод о том, что к началу сороковых годов XX века СССР накопил солидный опыт по организации дальнорейсного автомобильного сообщения. Создавалась современная инфраструктура автоперевозок, предвосхитившая такое явление начала XXI века, как логистика.

Ключевые слова: автопром, автолинии, автопробег, тяговые участки.

Illiev S. I. - Stalin's «truckers» // *Izv. Penz. gos. pedagog. univ. im. V.G. Belinskogo. 2009. № 11 (15). P. 111–116.* – On materials of the Russian State Archive of Economy (RSAE), the State Archive of the Penza area (SAP), museum funds of a city of Biisk of Altay territory, and also funds RGB formation process in Russia long-distance autotransportations is investigated. In the course of theme working out the conclusion that to the beginning of the fortieth years of the XX-th century of the USSR has saved up solid experience on the organization an automobile communication becomes. The modern infrastructure of the autotransportations which have anticipated such phenomenon of the beginning of the XXI-st century, as logistics was created.

Keywords: a car industry, autolines, automobile race, traction sites.

«Судьба дала ему уделом,
Предшествующего пробел.
Он то, что случилось самым смелым,
Но до него никто не смел».

Борис Пастернак

«Бывает, что, о чём говорят:
«Смотри, вот это новое»;
но это было уже в веках,
бывших прежде нас».

Екклесиаст 1, 11

На пороге 1917-го

Во второй половине XX века выражения «автопоезд», «дальнобойщики», «междугородные автолинии», «Совавтотранс» стали привычными в российском лексиконе. Начало XXI века пополнил автомобильный словарь новым термином, именуемым логистика. Что это такое?

Современные словари определяют термин «логистика» как «стратегическое управление ... снабжением, перевозками и хранением материалов, деталей и готового инвентаря» (техники и проч.). Понятие включает в себя также управление соответствующими потоками информации.

Между тем обращение к историческому опыту показывает, что отечественное автомобильное хозяйство имело уже вполне оформленные перспективные наработки в этом направлении в период прерванной Великой Отечественной войны третьей пятилетки. Идеи и принципы, характеризующие современный дальнорейный промысел, были сформированы в целом к весне 1941 года. Кроме того, в отдельных регионах страны применение автомобилей на междугородных и международных грузоперевозках началось ещё в конце 1920-х годов. Сразу заметим, местность там отнюдь не благоприятствовала быстрому и лёгкому развитию автоперевозок. Напротив, местные условия

работы ещё долгие годы считались экстремальными, и характеризовались зоной повышенного риска для автопоездов.

Идея использования грузовых автомобилей и автопоездов для междугородних перевозок появилась в России ещё до начала Первой мировой войны. Об этом новом для автомобилизма деле много писала специализированная периодика тех лет. Но дальше признания этого явления как факта ничего не происходило. Энтузиасты автодела понимали важность развития автотранспорта для укрепления индустриальной мощи страны. Со страниц журналов они зывали ко всей читающей и мыслящей общественности России, что автомобилизация – «является вопросом крупного государственного значения». Так, в статье «Автомобиль как необходимое средство перевозки промышленности» приводятся расчётные выкладки по организации опытных автобаз. В сравнительной таблице автор убедительно показывает, что использование машин намного выгоднее конной тяги. Кроме всего прочего, на это предполагалось обратить пристальное внимание военных, так как перевозки становились более быстрыми и маневренными. Собственно, и те, скорее спортивные, чем промышленные, опыты по замене конной тяги на автомобильную и подстраивались специально под нужды военного ведомства. Так, на основе практических данных полковник В. Болдырев доказал, что для корпусного продовольственного транспорта наивыгоднейшим делом является использование трёхтонных грузовиков. Во-первых, преимущество в скорости, во-вторых, значительно сокращается штат нижних чинов (с 650 до 166) и в-третьих, не менее значительным представлялось сокращение ежедневных денежных расходов по корпусу. При использовании конной тяги только на довольствие лошадей подразделением ежедневно расходовалось 850 рублей. Переход на моторную тягу давал экономию почти в 3 раза – ежедневное содержание составляло уже около 330 рублей [1. С. 8]. Автор этих смелых экспериментов и трезвых расчётов думал о будущем и понимал: чтобы автомобиль приносил реальную пользу народному хозяйству вообще, и армейскому в частности, предстоит ликвидировать ещё немало серьёзных помех. Прежде всего, Болдырев отмечает необходимость улучшения существующих дорог. Далее им был выработан ряд ценных рекомендаций по поводу того, каким должен быть автомобиль, созданный специально для российских условий, и особенно для нужд армии. Обобщением труда В. Болдырева стала подготовленная им книга «Автомобиль и его тактическое применение». Военное ведомство учло советы русского офицера-практика. Дело обернулось тем, что к 1912-му году на отечественный рынок поступили машины для российской армии, выпущенные иностранными фирмами. Ситуация складывается парадоксально: с одной стороны – опытный автопробег 1912 года, организованный военными, доказывает надёжность и практичность отечественного «Руссо-Балта» [2. С. 31], и в то же время отечественный рынок заполняет иностранная техника. Эта ситуация станет уже не парадоксальной, а ка-

тастрофической с наступлением августовских дней 1914 года. Недальновидность тогдашнего правительства и военного ведомства в вопросах автомобилизации страны проявят себя жестоко. Многие страны, в которых наше военное ведомство закупало технику, окажутся в состоянии войны с Россией. Прекратится не только пополнение автопарка новыми машинами, но даже существующий станет почти невозможно реанимировать из-за отсутствия запасных частей, узлов и агрегатов. Оттого-то и станет таять наш военный автопарк в годы Первой мировой войны, тогда как у стран-союзниц, напротив, увеличиваться. Наглядным примером тому является Англия [9. С. 14].

Военные автомобили русской армии во время Первой мировой войны нуждались в самых элементарных запасных частях, не говоря уже о сложных высокотехнологичных изделиях. Так, на 1500 трёхтонных грузовиков «УАЙТ», находившихся в действующей армии, согласно «таблице потребностей в запасных частях к автомобилям» недостаток в поршневых кольцах составлял 100 %. Для полутонных «УАЙТов» – 25 %. Автомобили «ПАККАРД» имели дефицитный перечень запчастей в 38 пунктов. Как ни удивительно, но российская металлообрабатывающая промышленность не смогла наладить для них даже поковку передних рессор.

С отсутствием «заморских» запасных частей ещё можно было бы вполне смириться, если бы наше машиностроение находилось на должном уровне. Импортный автомобиль реально было бы разобрать по винтику, сделать обмеры, изготовить рабочие чертежи и строить если не целиком «пиратские» машины, то хотя бы наладить выпуск запасных частей. Кстати, в начале 1930-х годов таким образом создавался один из первых советских мотоциклов. Сначала – копия с немецкого прототипа, затем – целиком отечественный продукт. От германского аналога сохранялось лишь концептуальное единство. Аналогичная история и советского танка «БТ». Дореволюционная промышленность не вынесла этой нагрузки. Для развёртывания сколь угодно крупного производства автомобильных запчастей для импортных машин не было ни опыта, ни необходимого количества специалистов, ни должного оборудования. То, в чём русский автотранспорт очень нуждался, а именно: магнето, радиаторы, спидометры, коробки перемены передач не выпускались в отечестве нашем вплоть до середины 1920-х годов. Уже в самый разгар войны, в 1916 году, на Балтийском заводе в Петрограде решено было создать ремонтную мастерскую на 10 автомашин одновременно. Стоимость станков и оборудования, необходимого для полноценного ремонта этого ничтожного количества машин вылилось в огромную сумму – 156 тыс. рублей. В России невозможно было приобрести станок для нарезки зубьев конических шестерён системы **Cleason стоимость в 25 тыс. рублей**. Отечественные станкостроительные заводы таких машин просто не выпускали. Казалось бы, чего проще – свечи зажигания. Это не столь высокотехнологичное изделие, как, допустим, магнето, спидометр или радиатор. Но и такую «мелочь»

приходилось покупать за рубежом вплоть до пуска в 1931 году специального цеха на пензенском заводе им. Фрунзе [5. С. 23]. Только с пуском и наладкой на нём производства свечей Советский Союз отказался от их импорта. До этого времени свечи зажигания приобретались за валюту.

Между тем проблема развития перевозок с помощью грузовых автопоездов приобретала всё большую и большую актуальность. В России об этом писали энтузиасты автомобилизации, реальные же шаги предпринимались за границей. Даже такое экономически неразвитое по сравнению с ведущими странами Европы (Англия, Франция, Германия) государство, как Австрия, возделало новое дело в принцип народно-хозяйственного значения. Применение автопоездов в Австрии частными промышленниками получило со стороны правительства централизованную финансовую поддержку [8. С. 13]. Опять-таки такое пристальное внимание к этой отрасли автомобильного дела инициировалось прежде всего военными нуждами. В 1913 году австрийское военное ведомство разработало специальные правила предоставления субсидий за поставку в военное время австрийской армии грузовых поездов частными владельцами. Количество выдаваемых субсидий зависело от государственных ассигнований из бюджета. Система поощрения автовладельцев представляла собой следующее: Государственная казна приобретает на заводе пригодный для военных целей грузовик с автоприцепом по установленной цене. Например, за 26,5 тыс. крон, что соответствовало по курсу 1913 года 10,6 тыс. русских рублей. Приобретённая техника затем продавалась предпринимателю, желающему заняться автоперевозками, со значительной скидкой – за 16,5 тыс. крон (уступка составлял 10 тыс. крон или 4 тыс. рублей). Сумма уступки и составляла субсидию. За неё автовладелец согласно договору обязывался в течение 6 лет содержать автопоезд в безупречном техническом состоянии. Для приобретённой машины он должен был иметь пригодный и оборудованный всем необходимым гараж, содержать опытного шофёра, а также застраховать автопоезд от огня и порчи. Продать технику в период 6-летнего контракта другому лицу он имел право только по специальному разрешению военного ведомства с переводом контракта. За контрактное время военные со своей стороны обязывались не слишком досажать автоперевозчику. По условиям договора в течение этих 6 лет военное ведомство имело право проводить техосмотр и испытание машины, и лишь один раз использовать её на учениях. Да и то сроком не более 14 дней. Кроме того, владельцу автопоезда за каждый день маневров от казны выплачивалось вознаграждение в сумме 40 крон (16 рублей). Если технику на учения необходимо было перевозить по железной дороге на расстояние более чем 150 км, то и в этом случае расходы несла австрийская казна. Провоз по железной дороге оплачивался в оба конца. Государство несло и расходы на горюче-смазочные материалы во время учений. Перечислив лишь эти пункты договора, нетрудно сделать вывод, насколько они были поощрительны и необремени-

тельны для развития автоперевозок в Австро-Венгерской империи. Однако и это еще не всё. В случае поломки или аварии машин во время учений (если она произошла не по вине шофера или автовладельца) государство выплачивало денежную компенсацию. В первый год – 26,5 тыс. крон (полную стоимость), во второй 85 % заводской стоимости, в третий – 70 %, в четвертый – 55 %, в пятый – 40 % и в шестой – 30 %. В случае мобилизации субсидированные автопоезда подлежали поставке в армию на основании всеобщей автомобильной воинской повинности. Владельцам машин в данном случае предусматривалось возмещение убытков в вышеуказанных размерах. Особые условия договора очень подробно описывали необходимые технические характеристики для закупки автомобилей на заводах. Грузоподъёмность самой машины – не менее 3-х тонн, прицепа – 2-х тонн. Мощность двигателя не менее 35 лошадиных сил, и так далее.

В России накануне Первой мировой войны существовал закон об автомобильной повинности в случае мобилизации, но никаких государственных мер в плане развития перевозок с помощью автопоездов введено не было. Даже в период войны, когда практика показала, что новая война это «война моторов», закупки автотранспорта за границей велись крайне нерационально. Армейское руководство повторило довоенную ошибку. Машины закупались в различных странах, относительно небольшими партиями, самых разных марок и систем, при отсутствии взаимозаменяемости деталей. За годы Первой мировой войны только в США Россия разместила автомобильных заказов на 70 млн долларов. В итоге к 1916 году общий автопарк нашей страны насчитывал 39 тыс. машин нескольких сотен различных марок и систем. За время войн (и мировой, и гражданской) техника пришла в негодность. Многие автомобили из этого списочного состава вообще не подлежали восстановлению, поскольку приобрести к ним комплектующие стало уже невозможно. Зарубежные фирмы либо уже сняли эти марки с производства, либо сами перестали существовать. Восстанавливать разрушенное войнами и интервенцией народное хозяйство Советской России было крайне сложно.

От «автокладбищ» к «автолиниям»

В послереволюционные годы новая власть своими декретами и постановлениями породила буквально автомобильную эйфорию. Впервые в стране на автотранспорт обратили внимание как на важную народно-хозяйственную единицу. Слова В. И. Ленина о том, что побеждает в современной войне тот, кто имеет лучшие машины, стали программными для государственной политики в области автомобилизации страны. Весь наличный авто- и мототранспорт был взят на государственный учет [7. Л. 4]. Создаются специализированные лаборатории и научные институты автомобильной направленности [10. С. 42]. О том, каков был действующий автопарк молодой советской республики, красноречиво говорят следующие факты. В середине 1920-х годов в губернский город Пензу пос-

тупило 7 французских грузовых автомобилей «Рено». Фирма «Рено» к тому времени уже накопила богатый опыт автомобилестроения. Однако машины, полученные городом, больше приносили убыток, нежели прибыль. Они не столько работали, сколько простаивали, и в конце концов были проданы через нижегородскую контору «Рудметаллторга» в Днепропетровск [3. Л. 78–79]. Причинами частых простоев можно назвать следующие: неопытность водителей, большой износ машин (даже тогда эти грузовики уже считались устаревшими), отсутствие запасных частей и плохие, непригодные для автодвижения дороги. О дорогах разговор особый. Ещё в 1914 году московский купец А. Е. Грузинов подсчитал ежегодную сумму убытков российской экономики от бездорожья. Цифра получилась астрономическая – 400 млн рублей. Реальная же сумма и вовсе приближалась к 1 млрд рублей золотом [6. С. 43].

Не лучше обстояло дело и с первыми пассажирскими автобусами. В Пензе они появились весной 1926 года. Два 10-местных «Фиата» и два переделанных из броневиков фирмы «Дорман». Техническое состояние машин и той и другой марки было отнюдь не работоспособным. А за приобретение двух последних автобусов «Дорман» у московского энэпмана директор и инженер «Автогжтреста» вообще попали по суд. Им было строго запрещено приобретать технику у частных лиц [4. Л. 1]. Достать запасные части к этим машинам в принципе не представлялось возможным. Подобная история складывалась и в центре. С августа 1917 года в Москве начинает свою работу автотранспорт МОПК (Московского областного продовольственного комитета). Первоначально весь действующий автопарк МОПК состоял из 10 машин. Накопление и восстановление автотранспорта тогда производилось следующим образом. Брошенные на фронтах или эвакуированные вместе с другим имуществом машины свозились в одно место для ремонта. По мере их восстановления грузовики направлялись в хлебопроизводящие губернии, организуя из них продовольственные автобазы и автоотряды. В первое время работа этого автотранспорта не носила чёткого планового характера. Отсутствие грамотных в данном вопросе специалистов на местах не давало возможности вести правильный учёт, и подготовить необходимые рекомендации по дальнейшему развитию автоперевозок. В отчётности не обосновывалось, какие марки машин наиболее пригодны для работы на наших дорогах, не учитывалось точное количество перевезённых грузов и процент использования тоннажа. Учёт наладили только с 1919 года. Также возникает вполне здравая мысль о перегруппировании в отрядах машин по принципу их серийности, стали братья во внимание дорожные условия. Первым серьёзным опытом дальнорейсных автоперевозок стала знаменитая сибирская экспедиция 1921 года по заготовке хлеба. Из центральной России вглубь Акмолинских степей было направлено 400 грузовых машин с товарами народного потребления. В обмен на городские товары автомобили требовалось загрузить продовольствием.

В помощь Наркомпроду для осуществления этой акции специальным постановлением СТО передавалось до 250 машин военного ведомства, которые по завершению экспедиции возвращались военным. Опыт столь дальней автомобильной экспедиции показал: несмотря на тяжёлые дорожные условия, весьма изношенную технику, совершение подобных рейсов дело реальное и перспективное. Вот некоторые показатели работы продовольственного автотранспорта: если в 1919 году им было перевезено 3 694 288 пудов грузов, то в 1921 году, с учётом работы сибирской экспедиции – 12 718 195 пудов. С введением в стране нэпа автотранспорт Наркомпрода был переведён на хозяйственный расчёт. К 1923 году его общий грузовой тоннаж составлял 750 тонн, плюс ко всему имелся легковой автотранспорт. Основной состав автопарка состоял из следующих иностранных марок: «УАЙТ» грузоподъёмностью (г/п) 5,3 и 1,5 тонн, «ПАККАРД» г/п 5,3 и 2 тонны, «ФИАТ» г/п 3 и 1,5 тонны, «Федераль» г/п 3,5 и 1,5 тонны, «Берлие» г/п 3 тонны, «Интернациональ» г/п 1,5 тонны, «Пирлес» г/п 3 тонны, «Пирс-Арроу» г/п 5,3 и 2 тонны. В распоряжении управления автотранспорта находились две ремонтные мастерские в провинции. А 1 мая 1920 года в Москве начали строить специализированный авторемонтный завод. Постройку завершили к 5-й годовщине революции. Это предприятие находилось на Миусской площади столицы. Производственная база завода располагала 45 станками, с её помощью в месяц можно выпустить из капитального ремонта до 20 автомашин.

Выше мы приводили список автомобилей по маркам. К сожалению, до сих пор нигде в документах периода революции и становления Советской власти не удалось обнаружить упоминания о грузовиках самой известной отечественной марки царской России – «Руссо-Балт». Они выпускались для нужд армии, даже весьма мощные, грузоподъёмностью в 5 тонн. Но их столь незначительное количество потонуло в массе импортной техники.

Первый удачный опыт наладить регулярное автомобильное сообщение на дальние расстояния был осуществлён в крайне тяжёлых условиях Горного Алтая. Чуйский тракт, пролегающий от города Бийска до границы с Монголией, имеет протяжённость 600 километров. С XVIII столетия тракт в основном использовался для перехода по нему купеческих караванов. Это была даже не дорога, а горная тропа, по которой с большим риском могли проходить навьюченные грузами верблюды и лошади. К началу XX века её с трудом можно было назвать проезжей. Здесь могли передвигаться не только вьючные караваны, но и лошади, запряжённые в повозки, так называемые двуколки алтайского типа. Уже в это время немногочисленные автомобилисты Сибири в качестве эксперимента пытались покорять на своих машинах трудные дороги Горного Алтая. Мечтой некоторых из них было коммерческое освоение Чуйского тракта. Так, А. Хакин ходатайствовал о разрешении автомобильного движения для перевозки пассажиров между городами Барнаулом и Семипалатинском. В 1912 году газета «Жизнь

Алтая» сообщает: – «По Чуйскому тракту из Бийска в Онгудай впервые проследует автомобиль купца Бадуннова. Если первый опыт окажется удачным, возможно установление правильного автомобильного сообщения «Бийск-Монголия». В этом же году создается Алтайское Автомобильное Товарищество для сообщения сначала между Барнаулом и Семипалатинском, а затем, в зависимости от развития дела, и с городом Верный и Монголией. Также предполагалось включить в сеть автомобильных сообщений алтайские курорты, на которые можно попасть только по Чуйскому тракту. Дело затевалось с размахом: движение машин товарищества планировалось круглогодичное, с перерывами на осеннюю и весеннюю распутицу. Таковы были мечты и проекты энтузиастов царского времени. Вопрос об автомобилизации Чуйского тракта при советской власти вновь был поднят в середине 1920-х годов. Тогда тоже много спорили: пригоден ли Чуйский тракт в его существующем виде или нет? Желая доказать, что по тракту реально совершать автоперевозки, летом 1925 года Управляющий Чуйским трактом проехал по нему на «Додже» от Бийска до Кобдо. О своей поездке он доложил председателю Бийского горисполкома Н. Колботину. В том же году по тракту впервые было совершено семь рейсов автомобилями Госторга и АО «Шерсть» до пограничного селения Кош–Агач и обратно. Каждый рейс длился от 15 до 20 дней. Параллельно с развитием автодвижения начинают укреплять и материальную базу дорожного хозяйства. Для нужд строительства тракта в 1926 году приобретает первый трактор «Фордзон». Спустя два года после первых торговых рейсов на Чуйском тракте налаживается почтовое сообщение. Уже советские почтовые машины АМО-Ф-15 совершают первые регулярные рейсы на участке Теньгинское озеро – Чибит зимой, и вплоть до Кош–Агача – летом. С конца 1920-х годов Чуйский тракт находится в ведении 3-го участка гуждороз Сибомеса (Сибирский отдел местного транспорта). В апреле 1926 года на заседании Бийского окрисполкома был заслушан доклад «О возможности организации автомобильного сообщения в пределах Бийского округа». В числе прочих Бийский окрисполком принимает решение: «Грузоподъемность дорожных, подъездных и паромных сооружений на государственных и окружных трактах должна быть рассчитана на свободное передвижение примерно трёх автомобилей». В то время в образованном в 1927 году Западно-Сибирском крае насчитывалось всего 464 автотранспортных средства (вместе с мотоциклами). Из них в рабочем состоянии 271 единица.

Для того чтобы автомобильное движение на тракте развивалось, требовалась его реконструкция. Паромные переправы, пригодные для гужевого повозок, тормозили движение машин, требовалось расширять и улучшать дорожное полотно, строить мосты и вырубать скальные выступы – бомы. Согласно пятилетнему плану развития Чуйского тракта с 1926 по 1930 год велись строительные работы по прокладке правобережного (по правому берегу р. Катунь) варианта тракта как более удачного для движения машин.

Этот вариант ещё до революции предлагал писатель Вячеслав Шишков, работавший на Алтае топографом.

За период 1920–1930-х годов в строительство и реконструкцию Чуйского тракта было вложено более 16 млн рублей. С принятием первого всесоюзного пятилетнего плана ликвидируются все частные и акционерные транспортные предприятия. В Бийске таковых было два: АО «Ректран» и АО «Покотранс». Весной 1928 года на их базе создается Бийское отделение Союзтранса при НКПС СССР. Новая государственная организация, созданная на Чуйском тракте специально для дальних грузовых перевозок, летом того же года получила из Москвы 12 грузовых машин «Форд», купленных за валюту в США. До этого в акционерных предприятиях работали грузовики марок «Лянча» и «Спа». Новую технику перегнали в поселок Иня, где была только что создана новая тракторная автобаза. До поселка Онгудай добирались неделю. В Иню новые автомобили прибыли на 12 день. Главной проблемой в развитии тракта стал кадровый вопрос. Их не хватало. Поэтому в 1928 году в Новосибирске открываются курсы шофёров. Порой бывало так, что на работу водителями дальних рейсов приходили случайные люди, умевшие завести машину, переключать передачи и останавливаться. Для сложной горной трассы такой контингент был просто опасен. Весной 1930 года открываются вторые по счёту, вечерние курсы шофёров. А на следующий год тракторный автопарк пополняется относительно крупной партией полутоннажных грузовиков, собранных на Московском заводе им. КИМа. С этой партией приехали работать водители из Москвы, Ленинграда, других городов. Но, столкнувшись с непривычными условиями работы, многие уезжали домой. Были случаи, когда новички просили местных шофёров перегнать машину через перевал Чикет – Аман. Со временем профессионализм водителей возрастал, отстраивалась дорога, увеличился тракторный автопарк.

Только на Ининской автобазе с 1929 по 1932 годы количество машин возросло с 13 до 75 единиц. Весь довоенный период трасса Чуйского тракта выверялась. Необходимо было создать надёжные условия проезда по всей его протяжённости. Одновременно с 1931 года начали работу пять изыскательских партий для прокладки окончательного варианта правокатунской трассы.

С развитием трассы не всё шло гладко. Часто низкая квалификация водителей приводили к несвоевременному износу и без того недостаточного количества машин. Примечателен такой случай: в июне 1933 года на Бийской автобазе из 75 автомашин списочного состава в рабочем состоянии находилось лишь 16. Кроме того, на тракте в этот период остро ощущалась нехватка горючего. К 1933 году на Чуйском тракте не было ни одного бензовоза. Бензин перевозили в кузовах грузовиков в обычных железных бочках, которых тоже не хватало, хотя Бийский авторемонтный завод взялся за их регулярную починку. Каждый день БАРЗ ремонтировал до 20 бочек. В августе 1933 года из-за отсутствия горючего Ининская автобаза не рабо-

тала в течение 17 суток. Бензовозы ЗИС-6 появились только через год, и всего в количестве двух единиц. Но даже в это полное лишений и нехватки время для развития перевозок на тракте делается почти невозможное. Кое-как оборудованный БАРЗ налаживает выпуск поршневых колец, ввели рационализацию: резиновые муфты для «Автокаров» изготавливались из старых покрышек. Бийская учебная автобаза приняла решение увеличить количество курсантов с 110 до 254 человек в 1934 году. Причём в новом наборе должно быть не менее 50 алтайцев. Управление Чуйского тракта в апреле 1934 года получило ещё три автоцистерны. Проблема снабжения горючим автокараванов постепенно решается. В июне того же года на тракт приходят ещё 10 бензовозов. Инфраструктура дороги развивается: строятся новые бензоколонки в поселках Майма, Шаболино, Иня, Чибит, Онгудай, Кош-Агач. С весны 1939 года все плановые ремонты машин, работавших на Чуйском тракте, проводятся исключительно на БАРЗе. Сюда же направляются все списанные автомашины для разборки на агрегаты и запасные части. Вводится агрегатный ремонт. Ходовой автопарк разбивается на четыре категории по длине пробега. Эти прогрессивные нововведения, повышение квалификации водителей, улучшение самого состояния тракта и постоянный приток новых машин позволяют достичь не авральной, а плановой работы по автоперевозкам. К началу 1939 г. на Чуйском тракте работало в общей сложности более 1000 машин, только в Бийске – 400 грузовиков.

Нелегко было добиться этих показателей в суровые годы первых пятилеток. Но благодаря централизованной государственной поддержке, благодаря вовлечению огромных масс народа в развитие нового дела, причём в сложных климатических условиях, сделано было немало. В 1936 году в поселке Иня вступил в строй первый в мире двухканатный мост на качающихся пилонах. Его пролёты были сооружены из лиственницы, но, несмотря на это, мост был способен выдержать шестибалльное землетрясение. Этот мост через реку Катунь сохранился до наших дней.

К началу 1930-х годов в Советском Союзе накопился достаточно большой опыт по созданию, управлению и развитию автоперевозок как местного значения, так и на дальние расстояния. Изучался и заграничный опыт. Вопреки расхожим представлениям, для передовых идей с Запада «железного занавеса» не существовало. На страницах специальной периодической печати велось обсуждение нового подхода к дальнорейсным перевозкам – создание автолиний. На правительственном уровне принимались соответствующие решения. К 1941 году в СССР постоянно работают несколько автолиний: «Москва – Клин – Калинин», «Москва – Орехово – Владимир», «Москва – Рязань», «Москва – Нарофоминск» и ряд других. Конечно, в современном понимании эти маршруты трудно назвать «дальнотранспортными», но, учитывая тогдашние дорожные условия, они вполне соответствовали своему време-

ни и значению. На этих линиях работали автопоезда с отечественными грузовиками ЯГ-6, с общей грузоподъемностью 10 тонн, ЗИС-5, с грузоподъемностью 9 тонн, немецкими «Бюссинг», грузоподъемностью 11 тонн. Предвоенные автомобилисты проанализировали опыт дальних перевозок Германии и США. В Америке к тому времени находилось в эксплуатации более 1,5 млн автоприцепов различного типа. В Германии ещё в 1939 году на межгородских автолиниях работало свыше 100 тысяч автопоездов.

В 40 городах предвоенной Германии были построены остановочные пункты с ремонтными мастерскими, СТО, бензоколонками, ресторанами и гостиницами. Наркомат автотранспорта планировал перед войной строить новые автолинии по направлениям Москва – Ярославль, Тула, Горький, Рязань, Смоленск, Ленинград. Первой «цивилизованной» автолинией со всей вышеупомянутой инфраструктурой должен был стать маршрут «Москва – Тула». Разработку такого проекта поручили проектной организации Автотранстройпроект. Типизация оговаривалась в проектном задании не случайно: отдельные элементы первой типовой линии должны будут распространяться на других маршрутах. Новшеством в этом деле была организация двухсторонней диспетчерской связи (аналогично железнодорожной системе, американский опыт). Кроме бытовых условий на границе тяговых участков предполагалось создать грузовые пункты, обеспечивавшие доставку грузов по графику. Кроме того, отслеживание машин в пути с помощью диспетчерской службы сокращало и в процессе развития исключало непроизводительное порожнее движение. Таким образом, российский автотранспорт накануне Великой Отечественной войны теоретически уже находился на уровне конца XX века, когда экономическая мысль заново открыла новую сферу – логистику.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Автомобиль как необходимое средство перевозки промышленности // Мотор. 1913. №1. С. 8–10.
2. Беляев В. Четыре «Руссо-балта» и бездорожье // За рулем. 1972. № 5. С. 31.
3. Государственный архив Пензенской области (ГАПО). Ф. р-877. Оп. 1. Д. 524.
4. ГАПО. Ф. р-877. Оп. 1. Д. 633.
5. Захаров А. Шаги индустрии // Растет и вечно молодеет. Саратов, 1988. С. 43–68.
6. Крынин Д. П. Автотранспорт и дороги // Мотор. 1923. №1. С. 43–45.
7. Российский государственный архив экономики. Ф. 1884. Оп. 5. Д. 1.
8. Субсидии за грузовые поезда в Австрии // Мотор. 1913. №1. С. 13–15.
9. Федосеев С. Л. Танки первой мировой войны: Иллюстрированный справочник. М.: АСТ, 2002. 288 с.
10. Чудаков Е. А. Научный автомобильный институт научно-технического отдела ВСНХ // Мотор. 1923. №1. С. 42.