

ПРОБЛЕМА АВТОТРАНСПОРТНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ НА ЛЕСОЗАГОТОВКАХ СРЕДНЕГО ПОВОЛЖЬЯ В ГОДЫ ПЕРВЫХ ПЯТИЛЕТОК

© 2009 Е.В. Воейков

Всероссийский заочный финансово-экономический институт, г. Пенза

Поступила в редакцию 18.06.2008

На лесозаготовках региона Среднего Поволжья в годы первых пятилеток трудились десятки тысяч человек. Новым явлением на вывозке дров и деловой древесины стало использование автомобилей и тракторов, численность которых к концу рассматриваемого периода достигла нескольких сотен. Доля механизированной вывозки по отдельным лесозаготовителям колебалась от 15 до 50 процентов. К сожалению, процесс внедрения новой техники не сопровождался одновременным строительством дорог с твёрдым покрытием, гаражей и ремонтных мастерских. В результате значительная часть автомобилей постоянно пребывала в неработоспособном состоянии.

Ключевые слова: первые пятилетки, автомобили, тракторы, лесозаготовки, запасные части, доскореальные дороги, гаражи, ремонтные мастерские, трест “Средлес”, трест “Куйбышевлес”.

В рамках данной статьи рассмотрена история использования автомобилей и тракторов на лесозаготовках Среднего Поволжья в период 1930-х гг.; автором исследована степень эффективности применения на лесозаготовках Среднего Поволжья автотранспорта, анализируются причины, помешавшие с полной отдачей использовать новый на тот период вид транспорта в лесной промышленности.

Территориальные рамки включают современные Пензенскую, Самарскую и Ульяновскую области, республики Татарстан и Мордовия. Большая часть перечисленных регионов, за исключением Татарии, входила с 1928 г. в состав Средневолжской области, реорганизованной в конце 1929 г. в Средневолжский край (далее – СВК), который в 1935 г. был переименован в Куйбышевский край, преобразованный в конце 1936 г. в Куйбышевскую область. В декабре 1934 г. была образована Мордовская АССР. Территория современной Пензенской области окончательно оформилась в начале 1939 г. путём выделения части районов из Куйбышевской, Тамбовской и Саратовской областей. Современные Самарская и Ульяновская области до 1943 г. входили в состав Куйбышевской области.

Индустриализация усилила дефицит топлива в стране. Среднее Поволжье традиционно являлось центром текстильной и пищевой отраслей промышленности, которые повсеместно переводились на местные виды топлива. В 1931 г. доля дров в топливном балансе СВК достигала 43,5 %, в 1935 г. по Татарии древесное топливо составляло 45,9 %, по Куйбышевской области – 34 %¹. Кро-

ме дров, развернувшиеся в невиданных ранее масштабах в регионе лесозаготовки обеспечивали новостройки первых пятилеток строительным лесом как в регионе, так и за его пределами.

Масштабы работ по заготовке леса впечатляли. Только в леспромхозах треста “Средлес” (основной заготовитель СВК) в 1935 г. числилось (среднесуточное число всех рабочих) 27,4 тыс. человек (с учётом МОП, ИТР и служащих – 32 тыс.), в лесхозах “Татлесхозтреста” (основной заготовитель Татарии) – 8,1 тыс. В 1940 г., когда масштаб лесозаготовок снизился, в тресте “Волгостройлес” числилось 4,9 тыс. человек (рабочие, ИТР, служащие), в тресте “Куйбышевлес” – 2170 человек, в “Наркомлесе” Татарии – 5273 рабочих (с ИТР и служащими – 6468)². Кроме того, в 1939 г. Темниковский лагерь ГУЛАГа (Темлаг), осуществлявший лесозаготовки на территории Мордовской АССР, насчитывал около 22 тыс. заключённых³.

К началу 1930-х гг. основными лесозаготовителями СВК стали Средневолжский лесной трест “Средлес” (структуры на местах носили название леспромхозов, далее ЛПХ), Средне-Волжский лесохозяйственный трест “Лесхозтрест” (с подчиненными ему лесхозами). В 1939 г. “Средлес” был преобразован в “Волгостройлес”. В 1936 г. на базе Куйбышевского “Лесхозтреста” были образованы трест “Куйбышевлес” и Куйбышевское управление лесоохраны и лесонасаждений, в чьё ведение передали особо ценные леса.

В Татарской АССР с 1932 г. все основные лесозаготовки и лесное хозяйство были сосредоточены в рамках Татарского лесохозяйственного треста “Татлесхозтреста” (структурные единицы – лесхозы). В конце 1936 г. на базе “Татлесхозтреста” образовались лесопромышленный трест “Татлес” (в составе 15 ЛПХ), став-

Воейков Евгений Владимирович, кандидат исторических наук, доцент кафедры истории экономики, политики и культуры. E-mail: evgenijvoejkov@yandex.ru

ший основным лесозаготовителем автономной республики, и Татарское управление лесоохраны и лесонасаждений (структурные подразделения – лесхозы) с лесовосстановительными функциями. В 1939 г. “Татлес” был преобразован в “Наркомлес” Татарской АССР.

В менее значительных размерах лесозаготовки в 1930-е гг. на территории СВК (Куйбышевской области) и Татарской АССР производились другими лесозаготовителями⁴. Использование автомобилей и тракторов на вывозке леса в рамках данной статьи рассматривается преимущественно на примере трестов “Средлес”, “Волгостройлес”, “Куйбышевлес”, “Татлес”, “Татнаркомлес”.

Вывозка заготовленных лесоматериалов в годы первых пятилеток осуществлялась в основном на лошадях колхозного тягла. Лесные тресты СВК и Татарии располагали собственными конными обозами, но они были немногочисленны и не могли полностью обеспечить запланированную вывозку дров и деловой древесины. Годовые отчёты лесозаготовителей, протоколы совещаний и газетные статьи о лесозаготовках 1930-х гг. буквально пестрят упоминаниями о невыполнении колхозами своих обязательств по заготовке и вывозке леса. В этих условиях удачным решением проблемы могло стать применение на лесозаготовках Среднего Поволжья автомобилей и тракторов.

Первые упоминания об использовании авто-тракторной техники относятся к Средне-Волжскому краю. На начало 1931 г. в 34-х леспромхозах СВК имелось 5 тракторов⁵. В 1933 г. на лесозаготовках треста “Средлес” работало уже несколько десятков тракторов и грузовых автомобилей⁶. В Татарской АССР использование автотранспорта началось в 1935 г., когда на участках Татлесхозтреста находилось 6 автомашин и 5 тракторов⁷.

Темпы использования автотранспорта возростали. На конец 1935 г. в тресте “Средлес” числилось 111 автомобилей; на начало 1937 г. – 154 автомашины, на конец 1938 г. – 166 автомобилей⁸. Созданный на базе леспромхозов “Средлеса” трест “Волгостройлес” располагал на начало 1940 г. 193 автомобилями. На тот же период в тресте Куйбышевлес насчитывалось 53 грузовых и пять легковых автомашин, в “Татнаркомлесе” – 89 грузовых автомобилей, в Пензенском, Кузнецком, Саранском и Куйбышевском гортопах – соответственно 22, 9, 9 и 6 грузовых автомобилей, в Куйбышевском обллеспромсоюзе – 6 автомашин⁹. На подвозке древесины к лесовозной железнодорожной ветке Темлага в 1940 г. работало 20 автомашин и 10 тракторов¹⁰.

Таким образом, общее количество автомобилей на лесозаготовках Среднего Поволжья к 1940

г. можно оценить как превышающее четыре сотни (всего 407 у вышеперечисленных лесозаготовителей). Если сопоставить эти показатели с началом 1930-х гг., когда автотранспорт на лесозаготовках в регионе практически не использовался, то прогресс внедрения новой техники следует признать колоссальным (с нулевого уровня – до нескольких сотен). Безусловно, масштаб лесозаготовок требовал большего количества автотранспорта, основная часть лесоматериалов по-прежнему вывозилась на лошадях. Но следует учесть, что к началу Великой Отечественной войны автомобильная промышленность СССР не успела снабдить в достаточном количестве автотранспортом даже Красную армию, где в июне 1941 г. имелось 272,2 тыс. автомобилей, что составляло 36 % от штатного количества военного времени¹¹. То количество автомобилей, которое находилось на лесозаготовках в Среднем Поволжье, сравнимо с транспортной базой обычной танковой или механизированной дивизии накануне войны и чуть меньше штатной численности автомобилей пехотной дивизии РККА¹². Данное сопоставление представляется особенно важным для понимания приоритетов руководства страны в снабжении автотранспортом накануне большой войны, опасность которой осознавалась уже с 1939 г. Общеизвестно, что, кроме армии, тракторов и автотранспорта в 1930-е гг. не хватило для образованных в ходе сплошной коллективизации колхозов (поэтому было решено пойти на создание МТС). Раз в этих условиях сотни автомашин и десятки тракторов были направлены на лесозаготовки только в одну, не самую индустриально развитую, часть страны (кроме того, Среднее Поволжье – не самый богатый лесом регион), значит, сталинское руководство придавало вопросам заготовки местных видов топлива и строительного леса очень серьёзное значение.

По типам автомобилей на начало 1940 г. в “Волгостройлесе” они распределялись следующим образом: 147 ЗИС-5, 31 ЗИС-21, 4 АМО-3, 12 ГАЗ (различных модификаций, в основном ГАЗ-АА), 4 легковые (М-1 и другие). В тресте “Куйбышевлес” на первое января 1940 г. состояло 11 ЗИС-21, 23 ЗИС-5, 19 ГАЗ-АА¹³. Аналогичный набор типов автомобилей был характерен и для Татарии. На начало 1940 г. в Наркомлесе этой автономной республики числилось 10 ГАЗ-АА, 25 ЗИС-5, 54 ЗИС-21 и две легковые автомашины¹⁴. На 1-е января 1941 г. в Пензенском гортопе числилось 22 грузовых автомобиля (12 ГАЗ-АА, 6 ГАЗ-42, 4 ЗИС-5), в Кузнецком гортопе – 9 автомобилей (5 ГАЗ-АА, 2 ГАЗ-42, 2 ЗИС-5)¹⁵. Устаревшие автомобили АМО-3 в тресте “Средлес” были списаны или переданы другим организациям в 1936 г.¹⁶ Таким образом, в

Куйбышевской области и Татарии преобладали автомобили ЗИС. В двух гортопах образованной в 1939 г. Пензенской области работали преимущественно автомобили ГАЗ.

Трёхтонка московского завода имени Сталина (ЗИС) обладала большей грузоподъёмностью по сравнению с полуторкой горьковского автозавода (ГАЗ). Вот, например, что пишет современный исследователь о наиболее массовом типе автомобиля в регионе: “ЗИС-5 оказался для нашей страны выдающейся машиной... Надёжный и прочный, грузовик этот переносил тяжелейшие дорожные условия и разгильдяйство водителей и механиков. Неприхотливый двигатель... был нетребователен к качеству горючего. Плюс ко всему этому, ЗИС-5 обладал выдающейся для автомобиля... проходимость. Словом, страна и грузовик идеально подходили друг другу”¹⁷.

Основным типом трактора в Среднем Поволжье стал трактор Челябинского тракторного завода (ЧТЗ)¹⁸. В отличие от автомобильного транспорта, количество тракторов на участках основных лесозаготовителей постепенно снижалось. В тресте “Средлес” на начало 1935 г. имелось 42 трактора, на начало 1937 г. – 35 тракторов. В его преемнике-тресте “Волгостройлес” на начало 1939 г. числилось 25 тракторов, на начало 1940 г. – уже только 16. В “Куйбышевлес” на начало 1940 г. было 11 тракторов, на начало 1941 г. – только 8¹⁹. Наиболее вероятной причиной сокращения тракторного парка в леспромпхозах стал постепенный выход их из строя из-за отсутствия запчастей и изношенности основных механизмов. Все 35 тракторов ЧТЗ, имевшихся у “Средлеса” в 1937 г., были получены в 1933 – 1934 гг.; в отчёте подчёркивалось, что “трактора ЧТЗ прошли амортизационный срок и для поддержания в ходовом состоянии потребовали увеличенного количества запчастей”²⁰.

Традиционной российской проблемой являлось неудовлетворительное состояние дорог. Поскольку грунтовые дороги в осенний и весенний период становились непроезжими, выход был найден в строительстве лежнёвых и доскорельсовых дорог²¹. В заметных размерах доскорельсовые дороги (ДРД) начали строиться в СВК с 1931 г. и использовались первоначально для гужевой вывозки²². К концу 1934 г. ДРД имелись в Барышском (57 км), Черемшанском (30 км), Кузнецком (18 км), Зубовском (6,5 км), Кузоватовском (3,5 км) леспромпхозах “Средлеса”²³. Протяжённость дорог постепенно увеличивалась, но недостаточно быстрыми темпами: 140 км в 1935 г., 198 км в 1936 г.²⁴ В дальнейшем этот трест оставался лидером по количеству и протяжённости ДРД в Куйбышевской области. В докладе о деятельности Куйбышевлеса за 1938 г. с

сожалением констатировалось, что “только в одном Черемшанском леспромпхозе имеется доскорельсовая дорога, перешедшая из “Средлеса” и в данный момент требующая капитального ремонта”²⁵. Построенные в первой половине 1930-х гг., эти специализированные транспортные пути через несколько лет интенсивной эксплуатации в значительной части пришли в негодность. Из-за отсутствия средств и недостаточно компетентного руководства ремонт затягивался. В результате, по словам очевидца (выступление на областной конференции обкома профсоюза рабочих леса и сплава 5 – 10 октября 1937 г.), на ДРД в Кузнецком ЛПХ, “где одни шпалы, наши шофёры нажили себе геморрой, прыгая на сиденьях и вышибая у кабинок крыши”. Впечатления от езды по ДРД Инзенского ЛПХ другой выступающий изложил следующим образом: “...на один конец доски наехал, а второй конец поднимает третью доску, того и гляди, попадёт или в радиатор, или в переднее ветровое стекло, может убить шофёра или другого человека”²⁶.

Очень серьёзной проблемой в 1930-е гг. стал недостаток запасных частей, камер и покрышек. В годовых отчётах лесных трестов Среднего Поволжья второй половины 1930-х гг. этот вопрос постоянно упоминался в качестве причины невыполнения плана по вывозке автотранспортом. В годовом отчёте “Средлеса” за 1937 г. отмечалось, что потребность в авторезине была удовлетворена по камерам на 78 %, по покрышкам на 32,9 %. Очень любопытная характеристика давалась авторезине: “Автотранспорт к началу года пришёл со старой изношенной авторезиной, полученной с автомашинами 1936 года. Данная резина оказалась недоброкачественной, протектор и кордовая ткань расслаивались – покрышки были настолько плохи, что давали очень небольшой пробег”. Из полученных в течение года 704 покрышек только 200 были надлежащего качества, на остальных стояло клеймо “некондиция” и “брак”, кроме того, 1056 камер поступили “с жёлтым клеймом “брак” и “некондиция”. В результате, в течение года 22 совершенно исправных машины стояли “по причине полного отсутствия резины”. Аналогичные данные приведены и в отчёте 1938 г.: “В среднем по причине отсутствия авторезины за год у нас простаивало до 15 машин”²⁷. В докладе о состоянии Пензенского управления местной топливной промышленности (куда входили гортопы Пензенской области) отмечалось, что на начало 1941 г. “не имеют автообуви” 7 машин из 22-х в Пензенском и 6 из 9 в Кузнецком гортопах. В результате констатировалось, что автомобили использовались всего на 30 – 40 %²⁸.

Вероятно, следует принять во внимание также и недостаточную техническую надёжность

автомобилей. В определённой степени данное предположение подтверждает приведённый в годовом отчёте “Средлеса” за 1937 г. перечень вышедших из строя деталей: “Машины стали... единовременно требовать смены ряда целых узлов и деталей. В первую очередь пришлось столкнуться с деталями заднего моста (ведущей шестернёй редуктора, ведомой шестернёй и подшипниками)... Вслед за деталями заднего моста назрел вопрос с электрооборудованием автомашин и затем деталями коробки передач...”²⁹. Как видно из приведённого отрывка, автомашины массово (“единовременно”, по выражению отчёта) выходили из строя из-за поломки одних и тех же деталей. Поскольку автопарк “Средлеса” в 1937 г. состоял из автомобилей выпуска 1935 – 1936 гг., возникает закономерный вопрос: на какой срок и какие условия эксплуатации были рассчитаны перечисленные узлы и детали автомобилей ЗИС, если они в условиях хронических простоев автотранспорта из-за отсутствия горячего и неудовлетворительного состояния дорог выработали свой ресурс уже через 1,5 – 2 года после заводской сборки?

Таким образом, несмотря на отмеченную ранее удачную конструкцию в целом, на практике достоинства автомобиля ЗИС снижались за счёт неумелой эксплуатации и технических недостатков отдельных узлов³⁰. К сожалению, брак и низкая техническая надёжность выпускаемой техники стали в 1930-е гг. характерным явлением советской тяжёлой промышленности. Даже военная техника, к качеству которой предъявлялись более строгие требования, страдала от множества заводских недоработок. Общеизвестны данные о массовых поломках летом 1941 г. на марше танков, в том числе и только что сошедших с заводских конвейеров Т-34 и КВ, выпуск которых начался в 1940 г.³¹

Напрямую с недостатком запчастей связан вопрос организации ремонтной базы и наличия гаражей. Здесь тоже ситуация складывалась не вполне благополучно. В 1936 г. в Татарии имевшиеся 6 гусеничных тракторов после работы в первом квартале были поставлены в ремонт, который из-за отсутствия у “Татлеса” своих мастерских производился на базе Наркомзема. В результате вместо запланированных 30 дней трактора простояли в мастерских 75 и смогли приступить к работе вместо мая только с начала июля³².

Более благополучно по сравнению с Татарией ситуация с гаражами и ремонтными мастерскими складывалась в Куйбышевской области. Барышская и Зубовская автобазы “Средлеса” гаражами располагали, имелись они и в других наиболее крупных ЛПХ. Но в процессе эксплуатации возникали различные проблемы. В результате

обследования Барышского ЛПХ уполномоченным Куйбышевского обкома в конце 1938 г. выяснилось, что гараж не отапливался, внутрь забивался снег, на полу образовывался лёд; в результате на разогрев машин требовалось от одного до двух часов ежедневно. Ремонтная мастерская в сильные морозы не работала³³. В Куйбышевском и Шенталинском ЛПХ Куйбышевлеса в 1938 г. гаражи отсутствовали, в результате, как отмечалось в отчёте, “машины стоят под открытым небом, на морозе, и трудно заводятся”. В протоколе партсобрания Шенталинского ЛПХ от 15 января 1940 г. отмечалось, что трактора ремонтируются на морозе, что послужило причиной обморожения тракториста³⁴. На совещании “Татнаркомлеса” 21 октября 1939 г. представитель Тельмановского ЛПХ жаловался на недостаток инструментов: “...кроме молотка и зубил у нас ничего нет, приходится ехать в другие леспромхозы”³⁵.

Значительные трудности испытывали леспромхозы, располагавшие незначительным количеством автомобилей или тракторов и не имевшие поэтому собственных гаражей и ремонтных мастерских. Показательна в этом отношении история с опытом эксплуатации тракторов в Пензенском ЛПХ треста “Средлес”. Три трактора “Коммунар” выпуска 1930 г. Харьковского паровозостроительного завода были получены леспромхозом от других производственных структур треста в неработоспособном состоянии в конце 1932 г. Смету на организацию гаража и механической мастерской Пензенскому леспромхозу не утвердили. В результате, как подчёркивалось в объяснительной записке весной – летом 1933 г., “самый незначительный текущий ремонт был связан всегда с большим простоем тракторов, ибо в данном случае мы зависели от выполнения наших заказов в местных мастерских”. В мае – июне трактора удавалось поддерживать в работоспособном состоянии; но уже в июле – сентябре “эксплуатация таковых в виду полной изношенности ходовой части сделалась почти невозможной”³⁶. При подсчёте себестоимости вывозки леса руководство леспромхоза пришло к неутешительным выводам: один кубометр древесины, вывезенный тракторами, обошёлся ЛПХ в 9,78 рублей при плановой 3,08; в то же время тот же кубометр, вывезенный лошадьми собственного обоза, стоил не более 4,85 рублей. В итоге после 1933 г. трактора в Пензенском ЛПХ больше уже не использовались.

Аналогичные проблемы возникали в Сосновском ЛПХ (“Куйбышевлес”), располагавшем четырьмя автомашинами. Директор леспромхоза на совещании директоров леспромхозов 2 декабря 1939 г. жаловался, что ремонт мотора в Чкаловске (такое название носил город Оренбург в 1938

– 1957 гг.) затягивался на полтора месяца вместо планируемых 10 – 15 дней³⁷. Практику “распыления” автотранспорта по отдельным леспромхозам в количестве нескольких единиц (от трёх до пяти) в условиях 1930-х гг. следует признать ошибочной, так как при таком варианте доля механизированной вывозки в общем объёме давала слишком незначительный процент при резком удорожании себестоимости за счёт сложностей ремонта.

Постоянной проблемой при эксплуатации автотранспорта в 1930-е гг. стал недостаток горючего. По частоте упоминаний в годовых отчётах и протоколах совещаний эта причина невыполнения плановых показателей наряду с недостатком запчастей называется в числе самых главных³⁸. Частично проблему недостатка горючего удалось решить в конце 1930-х гг. за счёт эксплуатации газогенераторных автомобилей. В качестве топлива на этих машинах использовались небольшие дубовые и берёзовые чурки³⁹. К данному типу автомобилей относились модели ЗИС-21 и ГАЗ-42. В 1940 г. в Пензенском гортопе было 6 газогенераторных автомашин из 22, в Кузнецком – 2 из 9, в Саранском – 3 из 9. На газогенераторное топливо переделывались и обычные “бензиновые” модели автомобилей. В “Волгостройлес” за 1940 г. на газогенераторное топливо из-за недостатка необходимых деталей удалось переоборудовать только 16 автомобилей; но к концу 1941 г. трест располагал уже 80 газогенераторными автомашинами при общем их количестве равном 106⁴⁰.

Ещё одной проблемой стала текучесть кадров шофёров, техников, механиков. В годовом отчёте “Средлеса” 1937 г. отмечалось, что простои автомобилей из-за недостатка горючего и запчастей привели к падению заработка шофёров, часть которых “ушла в другие хозяйства”; в результате уже во второй половине года значительное количество времени в Барышской и Zubовской автоколоннах машины стояли из-за отсутствия шофёров. На ноябрьском 1938 г. совещании работников треста “Средлес” выступающий представитель Барышского ЛПХ жаловался, что жильём шофёры обеспечены только на 40 %, поэтому “мы вынуждены шофёрам высокой квалификации, которые к нам обращаются последнее время, отказывать... делаем привилегию одиночкам, которые не спрашивают квартиру”. За четвёртый квартал 1939 г. в этом леспромхозе было принято на работу 119 шофёров, но реально работали на момент обследования представителем обкома только 44 человека (остальные уволились); кроме того, за год здесь сменилось 5 механиков. В Пензенском гортопе в течение 1939 г. при наличии 18 автомобилей за год сменилось 34 шофёра⁴¹.

В результате всех перечисленных выше факторов на лесозаготовках в регионе ежегодно примерно 30 – 40 % автотранспорта не работало. Так в Куйбышевском ЛПХ на момент обследования представителем обкома в декабре 1938 г. из 13 автомобилей работало только 8 (остальные находились в ремонте). В Майнском ЛПХ⁴² треста “Волгостройлес” в четвёртом квартале 1939 г. из девяти автомашин на ходу были только 5 – 6. По тресту “Куйбышевлес”, по данным доклада управляющего на совещании 2 декабря 1939 г., работало всего 18 – 20 автомашин из 53 числящихся по тресту на начало 1940 г. На Тархановском лесопункте Шенталинского ЛПХ в октябре 1940 г. из 5 тракторов работало только 3⁴³. В Шеморданском ЛПХ Татлеса в сентябре 1938 г. из 11 автомашин на ходу было 8, на начало 1941 г. в этом же леспромхозе “Татнаркомлеса” из 22 автомашин и 6 тракторов на ходу были только 7 автомашин и 3 трактора⁴⁴. На отдельных участках процент вышедших из строя автомашин иногда доходил до фантастических величин. В Барышском ЛПХ в конце 1939 г. из 24 автомобилей работало только 3 – 4, остальные находились в ремонте, причём 13 из них характеризовались как “совершенно негодные”⁴⁵.

Но не все проблемы эксплуатации автотранспорта сводились к техническому аспекту; значительную роль играл и человеческий фактор. Несмотря на все трудности, в 1930-е гг. находились люди, выполнявшие и перевыполнявшие нормы. В 1930-е гг. их называли стахановцами и ударниками. На слёте стахановцев лесной промышленности Татарской АССР (25 – 28 декабря 1935 г.) назывались имена шофёра Арского лесхоза Ф. Генитецкого и тракториста Зеленодольского лесхоза Н. Яковлева, которые освоили и изучили свои машины, что дало возможность перевыполнять дневные нормы на 30 – 40 %⁴⁶.

В Барышской автоколонне треста “Средлес” шофёры П. Я. Лёвочкин, К. И. Фофанов, Г. П. Решетов в 1937 г. выполняли от 130 до 153 % нормы. Сохранился список шоферов-стахановцев по тресту “Средлес” за 1938 г.: М. С. Баурин и А. А. Безруков (Зубовский ЛПХ), А. А. Бекешев (Кузнецкий ЛПХ), М. Ф. Коробков и Ф. С. Мазов (Инзенский ЛПХ), М. С. Кошелев (Глозовский лесокомбинат), Н. А. Миронов (Кузоватовский ЛПХ), И. С. Фомичёв (Барышский ЛПХ), тракторист И. Г. Андреев (Славкинский ЛПХ). Приказом по тресту от 11 ноября 1938 г. они были премированы: Баурин, Безруков, Кошелев, Мазов, Фомичёв – выдачей костюмов; Миронов и Андреев – выдачей патефонов и 10 (20) штук пластинок⁴⁷.

Безусловно, несмотря на многочисленные трудности, автомобили и трактора сыграли зна-

чительную роль в ходе лесозаготовок в Среднем Поволжье. Так по тресту “Средлес”, отличавшемуся наибольшим масштабом лесозаготовок в регионе, доля вывозки механизированным транспортом составила за 1935 г. – 16,5 %, за 1936 г. – 34,8 %, за 1937 г. – 41,4 %, за 1938 г. – 49,7 % общего объёма вывезенной древесины. В “Куйбышев-лесе” за 1939 г. вывозка мехтранспортом достигла 23 %, за 1940 г. – 32,6 %. По Татарской АССР, отстававшей от Куйбышевской области по количеству автотранспорта на лесозаготовках, роль механизированной вывозки была меньше, так по тресту “Татлес” доля вывозки автомобилями и тракторами в общем объёме вывезенной древесины за 1937 г. составила 9,1 %, за 1938 г. – 14,8 %⁴⁸.

Подводя итоги, можно констатировать, что годы второй и особенно третьей пятилетки стали временем массового внедрения автотранспорта на лесозаготовках в регионе Среднего Поволжья. К сожалению, процесс внедрения новой техники не сопровождался одновременным созданием соответствующей инфраструктуры (гаражей, ремонтной базы, дорог с твёрдым покрытием). В результате примерно 30 – 40 % автомобилей постоянно пребывали в неработоспособном состоянии. Первые пятилетки стали временем формирования характерной и достаточно устойчивой черты эксплуатации автомобильной техники не только на лесозаготовках, но и в целом по стране: качественные недостатки механизмов и отсутствие соответствующей инфраструктуры традиционно компенсировались механическим наращиванием количественных показателей наличия новой техники.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

- ¹ *Пробст А.Е.* Основные проблемы географического размещения топливного хозяйства СССР. – М. – Л. Издательство АН СССР. 1939. – С. 322; Топливный баланс Средневолжского края на 1932 г. // Среднее Поволжье (Орган Средневолжской областной плановой комиссии). 1931. № 9 – 10. – С. 107.
- ² Государственный архив Ульяновской области (ГАУО). Ф. Р. 1810. Оп. 3. Д. 12. Л. 123; Ф. Р. 2481. Оп. 2. Д. 3. Л. 62; Государственный архив Самарской области (ГАСО). Ф. Р. 3386. Оп. 1. Д. 20. Л. 10; Национальный архив республики Татарстан (НАРТ). Ф. Р. 6952. Оп. 1. Д. 18. Л. 66.
- ³ ГУЛАГ: Главное управление лагерей. 1918 – 1960 / Под ред. А. Н. Яковлева. – М.: МФД, 2002. – С. 422 (Док. № 94). Город Темников – райцентр в современной Республике Мордовия.
- ⁴ Управлениями лесоохраны и лесонасаждений, управлениями лесов местного значения, городскими топливными трестами – гортопами, кооперативными (кустарными) союзами, промышленными трестами (в частности, дрова на топливо заготавливали Куйбышевский, Пензенский и Татарский спиртресты) и отдельными предприятиями.
- ⁵ *Жаров С.* Недочёты и прорывы в лесозаготовках // Заиндустриализацию Средней Волги (орган Средневолжского краевого совета народного хозяйства). – 1931. – № 5. – С. 9.
- ⁶ На начало 1934 г. в тресте числилось 30 автомобилей и 8 тракторов; в течение года было получено ещё 9 автомашин и 31 трактор (ГАУО. Ф. Р. 1810. Оп. 3. Д. 11. Л. 87).
- ⁷ НАРТ. Ф. Р. 1435. Оп. 1. Д. 341. Л. 179.
- ⁸ ГАУО. Ф. Р. 1810. Оп. 3. Д. 12. Л. 270; Д. 14. Л. 147; Д. 16. Л. 144.
- ⁹ ГАСО. Ф. Р. 3386. Оп. 1. Д. 20. Л. 208; Ф. Р. 4268. Оп. 1. Д. 9. Л. 27; ГАУО. Ф. Р. 2481. Оп. 2. Д. 1. Л. 191 об.; Отдел фондов общественно-политических организаций Государственного архива Пензенской области (ОФОПО ГАПО). Ф. 148. Оп. 1. Д. 521. Л. 5 об.; Самарский областной государственный архив социально-политической истории (СОГАСПИ). Ф. 656. Оп. 30. Д. 88. Л. 42; Центральный государственный архив Республики Мордовия (ЦГАРМ). Ф. Р. 662. Оп. 4. Д. 197. Л. 43.
- ¹⁰ ГУЛАГ: Главное управление лагерей. 1918 – 1960... – С. 743 (Док. № 142).
- ¹¹ Великая Отечественная война. 1941 – 1945. Военно-исторические очерки. Кн. 1. – М.: Наука, 1998. – С. 85.
- ¹² Великая Отечественная война. 1941 – 1945. Военно-исторические очерки. Кн. 1. – М.: Наука, 1998. – С. 510; *Исаев А.* 1941: Бои на Украине // Фронтальная иллюстрация. 2004. № 4. – С. 19.
- ¹³ ГАСО. Ф. Р. 3386. Оп. 1. Д. 20. Л. 208; ГАУО. Ф. Р. 2481. Оп. 2. Д. 3. Л. 240.
- ¹⁴ НАРТ. Ф. Р. 6952. Оп. 1. Д. 18. Л. 114.
- ¹⁵ ОФОПО ГАПО. Ф. 148. Оп. 1. Д. 521. Л. 5 об.
- ¹⁶ ГАУО. Ф. Р. 1810. Оп. 3. Д. 13. Л. 295 об.
- ¹⁷ Поликарпов Н. Грузовой автомобиль ЗИС-5. – М.: ООО “Издательство “Цейхгауз”, 2007. – С. 3.
- ¹⁸ В годовых отчётах “Средлеса” названы трактора ЧТЗ без указания марки. В Куйбышев-лесе использовались гусеничные трактора ЧТЗ “Сталинец” С-60, С-65 и СГ-65. В Татнаркомлесе в 1940 – 1941 гг. имелись трактора гусеничные “Сталинец” (7 штук), С-65 (15 штук) и четыре трактора прочих марок, в том числе один гусеничный Харьковского тракторного завода (ГАСО. Ф. Р. 3386. Оп. 1. Д. 20. Л. 209 об.; НАРТ. Ф. Р. 6952. Оп. 1. Д. 18. Л. 114).
- ¹⁹ ГАСО. Ф. Р. 3386. Оп. 1. Д. 20. Л. 209 об.; ГАУО. Ф. Р. 1810. Оп. 3. Д. 12. Л. 273; Д. 14. Л. 147; Ф. Р. 2481. Оп. 2. Д. 1. Л. 191 об.
- ²⁰ ГАУО. Ф. Р. 1810. Оп. 3. Д. 14. Л. 155, 161.
- ²¹ Лежнёвые дороги представляли собой уложенные сплошным слоем брёвна (наиболее крупные стволы стёсывались для получения горизонтальной поверхности, тонкие деревья укладывали без обработки). Принцип строительства доско-рельсовых дорог был достаточно прост: на поперечные брёвна по ширине колеи клались доски, по которым и должен был передвигаться автотранспорт, для предотвращения соскальзывания колёс делались специальные бортики (Красильщиков. Лежнёвые дороги – дешёвые дороги. Дорогу лежнёвой! // Борьба за лес (орган Средне-Волжского комитета союза рабочих лесной и деревообрабатывающей промышленности). 1931. 17 апреля).
- ²² Строительство доско-рельсовых дорог под угрозой срыва // Борьба за лес. 1931. 26 июля.
- ²³ ГАУО. Ф. Р. 1810. Оп. 3. Д. 11. Л. 111. Город Кузнецк – райцентр в современной Пензенской области; город Барыш и пгт Кузоватово – райцентры в современной Ульяновской области; пгт Зубова Поляна – райцентр в Мордовии; село Черемшан – райцентр в современном Татарстане (на границе с Самарской областью).
- ²⁴ ГАУО. Ф. Р. 1810. Оп. 3. Д. 12. Л. 193.
- ²⁵ СОГАСПИ. Ф. 656. Оп. 30. Д. 474. Л. 234.

- ²⁶ СОГАСПИ. Ф. 9452. Оп. 1. Д. 1. Л. 106, 203. Город Инза – райцентр в современной Ульяновской области.
- ²⁷ ГАУО. Ф. Р. 1810. Оп. 3. Д. 14. Л. 156 – 157; Д. 16. Л. 163.
- ²⁸ ОФОПО ГАПО. Ф. 148. Оп. 1. Д. 521. Л. 5 об. – 5 а), 11.
- ²⁹ ГАУО. Ф. Р. 1810. Оп. 3. Д. 14. Л. 157.
- ³⁰ Здесь нет противоречия. Для примера можно привести сведения по известному образцу военной техники – танку Т-34. Традиционно его конструкция считается очень удачной, но при этом танк в начале войны страдал от недостатков воздухоочистителя двигателя и недоработанной коробки передач, что приводило к многочисленным поломкам боевых машин (Барятинский М. Б. Т-34. Лучший танк Второй мировой. – М.: Коллекция, Яуза, ЭКСМО, 2007. – С. 133 – 134).
- ³¹ *Исаев А.В.* От Дубно до Ростова. – М.: АСТ: Транзиткнига, 2005. – С. 245 – 246; Скрытая правда войны: 1941 год. Неизвестные документы. – М.: Русская книга, 1992. – С. 237.
- ³² НАРТ. Ф. Р. 4571. Оп. 1. Д. 14. Л. 18 об.; Д. 59. Л. 136.
- ³³ СОГАСПИ. Ф. 656. Оп. 30. Д. 474. Л. 256 об.
- ³⁴ СОГАСПИ. Ф. 656. Оп. 30. Д. 474. Л. 236; Ф. 2331. Оп. 1. Д. 1. Л. 1.
- ³⁵ НАРТ. Ф. Р. 6952. Оп. 1. Д. 2. Л. 30 об. Леспромхоз располагался в лесном массиве с центром в деревне Тумба (Нурлатский район современного Татарстана).
- ³⁶ Государственный архив Пензенской области (ГАПО). Ф. Р. 430. Оп. 1. Д. 53. Л. 163 – 163 об.
- ³⁷ СОГАСПИ. Ф. 656. Оп. 30. Д. 88. Л. 58. Сосновский ЛПХ располагался на базе лесного массива в районе села Похвистнево (в настоящее время город Похвистнево – райцентр Самарской области).
- ³⁸ СОГАСПИ. Ф. 656. Оп. 29. Д. 21. Л. 3 об.
- ³⁹ *Ивакин А.А.* Газогенераторные машины с честью выдержали испытания // Лесная индустрия (Орган Наркомлеса). 1938. № 11. – С. 14.
- ⁴⁰ ГАУО. Ф. Р. 2481. Оп. 2. Д. 3. Л. 243; Д. 5. Л. 74; СОГАСПИ. Ф. 656. Оп. 30. Д. 88. Л. 13.
- ⁴¹ ГАПО. Ф. Р. 2038. Оп. 1. Д. 324. Л. 1; ГАУО. Ф. Р. 1810. Оп. 3. Д. 14. Л. 162; СОГАСПИ. Ф. 656. Оп. 29. Д. 23. Л. 20 об.; Оп. 30. Д. 474. Л. 256 об.
- ⁴² Пгт Майна – райцентр в современной Ульяновской области.
- ⁴³ СОГАСПИ. Ф. 656. Оп. 30. Д. 88. Л. 13, 25; Д. 474. Л. 260 об.; Ф. 2331. Оп. 1. Д. 1. Л. 40. Село Шентала – райцентр в современной Самарской области.
- ⁴⁴ НАРТ. Ф. Р. 4571. Оп. 1. Д. 72. Л. 47; Ф. Р. 6952. Оп. 1. Д. 20. Л. 8. Село Шемордан – населённый пункт в Сабинском районе современного Татарстана.
- ⁴⁵ СОГАСПИ. Ф. 656. Оп. 30. Д. 88. Л. 43.
- ⁴⁶ НАРТ. Ф. Р. 1435. Оп. 1. Д. 338. Л. 1. Город Зелёнодольск и пгт Арск – райцентры в современном Татарстане.
- ⁴⁷ ГАУО. Ф. Р. 1810. Оп. 3. Д. 14. Л. 162; Д. 16. Л. 158 об.; СОГАСПИ. Ф. 656. Оп. 29. Д. 23. Л. 115. Глотовка и Славкино – населённые пункты в Инзенском и Николаевском районах современной Ульяновской области.
- ⁴⁸ ГАСО. Ф. Р. 3386. Оп. 1. Д. 13. Л. 18; Д. 20. Л. 205; ГАУО. Ф. Р. 1810. Оп. 3. Д. 13. Л. 282 об.; Д. 14. Л. 147; Д. 16. Л. 145 об.; Ф. Р. 2481. Оп. 2. Д. 3. Л. 240, 229; НАРТ. Ф. Р. 4571. Оп. 1. Д. 59. Л. 119; Д. 99. Л. 217, 219.

PROBLEMS OF MOTOR TRANSPORT SUPPLY F LOGGINGINDUSTRY IN THE MIDDLE VOLGA REGION DURING FIRST FIVE-YEAR PLANS

© 2009 E.V. Voyeikov

All-Russian Distance Institute of Finance & Economics, Penza Branch

Thousands of persons were involved in logging industry in the Middle Volga region during first five-year plans. Cars and tractors became new means of transporting timber, their number reached several hundred vehicles by the end of the period. The share of mechanized logs removal in different logging camps varied from 15 up to 50 percent. Unfortunately, the process of introduction of new technical equipment was not accompanied by simultaneous construction of surfaced roads, garages and repair shops. Consequently, considerable number of cars were constantly in out-of-service condition.

Key words: first five-year plans, cars, tractors, logging, spare parts, roads laid out by boards, garages, repair shops, trust "Sredles", trust "Kuibyshevles".