

ГАЗОГЕНЕРАТОРНЫЕ АВТОМОБИЛИ В КОМИ АССР В 1940–1950-х гг.

АЛЕКСАНДР МИХАЙЛОВИЧ МАЦУК *

В советском, как и мировом, автопроме с начала массового производства грузовых автомобилей (применительно к СССР – с 1930-х гг.) происходила конкурентная борьба двух типов автомобилей: использующих минеральное топливо (продукты переработки нефти и природный газ – бензиновые, дизельные и газобаллонные автомобили) и биологическое (в частности, дерево – газогенераторные автомобили). В Советском Союзе газогенераторный транспорт занял доминирующее положение с конца 1930-х гг. в лесозаготовительной промышленности, причем производились и грузовые автомобили, и тракторы данного типа. Во время Великой Отечественной войны в силу объективных обстоятельств был произведен перевод достаточно большого количества грузовых автомобилей, работавших не только в лесозаготовительной, но и в других отраслях с бензина на биотопливо. В послевоенный период газогенераторные автомобили стали выводиться из оборота. Исключением стала опять же лесозаготовительная промышленность, где они сохранились до конца 1950-х гг., когда были заменены дизельными автомобилями большей грузоподъемности. В настоящей статье на основе архивных материалов впервые рассматривается история использования газогенераторных автомобилей в Коми АССР – одном из крупных лесозаготовительных регионов Европейского Севера России.

Ключевые слова: газогенераторные автомобили, Советский Союз, Коми АССР, лесозаготовительная промышленность, Великая Отечественная война, послевоенное восстановление страны.

* Институт языка, литературы и истории Коми научного центра УрО РАН. Россия, 167982, Республика Коми, Сыктывкар, ул. Коммунистическая, д. 26. E-mail: almmatsuk@gmail.com.

GAS PRODUCER AUTOMOBILES IN THE KOMI ASSR IN THE 1940s–1950s

ALEKSANDR MIKHAILOVICH MATSUK [□]

Since the beginning of mass production of trucks (in the USSR, since the 1930s), there was a competition between two types of automobiles, those using mineral fuel (petrochemical products and natural gas: gasoline-, diesel-, and compressed-gas vehicles) and biological fuel (wood gas automobiles, in particular), both in the Soviet and in the global automotive industry. In the Soviet Union, gas producer automobiles held a dominant position in the logging industry since the 1930s. Both the trucks and the tractors of this type were produced. During the Great Patriotic War, due to objective factors, a significant amount of trucks employed not only in the logging industry but in other industries too were converted from gasoline to biofuel. In the post-war period, gas producer automobiles began to be retired. The only exception was again the logging industry where these automobiles continued to be employed till the end of the 1950s when they were replaced with diesel-powered heavier-duty trucks. Based on the archive materials, this paper explores for the first time the history of the use of gas producer automobiles in the Komi Autonomous Soviet Socialist Republic (Komi ASSR), a major logging region in the north of European Russia.

Keywords: gas producer automobiles, Soviet Union, Komi ASSR, logging industry, Great Patriotic War, post-war recovery of the country.

Газогенераторный автомобиль – особый тип автомобиля, двигатель внутреннего сгорания которого использует в качестве топлива газ, вырабатываемый специальным устройством – газогенератором – из твердого топлива. В качестве последнего, как правило, применяются уголь, торф, древесина, солома, а также отходы деревообрабатывающих производств. Превращение твердого топлива в газообразное называется газификацией и заключается в сжигании топлива с ограниченным количеством воздуха или смеси воздуха и водяного пара, недостаточным для полного сгорания.

В газогенераторе при газификации древесины, а также угля с добавлением воды (как правило, в виде пара) идет экзотермическая реакция между образующимся монооксидом углерода и водой с образованием водорода и углекислого газа. Эта реакция снижает температуру полученного газа и повышает КПД процесса до 75–80 %. В случае же если нет необходимости перед использованием охлаждать газ, то КПД газификации составит 100 %. То есть фактически будет осуществлено двухстадийное полное сжигание твердого топлива.

Бензиновые двигатели, переведенные на генераторный газ без каких-либо переделок, теряют 40–50 % мощности. Причинами этого являются, во-первых, низкая теплотворность и медленная скорость горения газозооушной смеси по сравнению с бензовоздушной, а во-вторых, ухудшение наполнения цилиндров как за счет повышенной температуры газа, так и за счет сопротивления в трубопроводах, охладителе и фильтре газогенераторной установки.

[□] Institute of Language, Literature and History, Komi Scientific Center, Ural Division of the Russian Academy of Sciences. Ul. Kommunisticheskaya, 26, Syktyvkar, 167982, Russia. E-mail: almmatsuk@gmail.com.

После внедрения некоторых модификаций потери мощности удастся сократить до 20–30 %.

Эксплуатация автомобилей с газогенераторными установками имела свои особенности. В силу повышенной степени сжатия топливной смеси в бензиновых двигателях с газогенераторной установкой работа двигателя на бензине (газогенератор был дополнением к имеющемуся ДВС, позволяющим использовать для работы двигателя твердое топливо, однако допускалась и работа на жидком топливе в отдельных случаях) под нагрузкой допускалась лишь в крайних случаях и кратковременно, например, для маневрирования в гаражных условиях. Инструкция категорически запрещала перевозить на газогенераторных автомобилях огнеопасные и легковоспламеняющиеся вещества и тем более въезжать на территории, где не допускалось пользоваться открытым огнем, – например, топливные склады. Разжигать газогенератор разрешалось только на открытой площадке.

Несмотря на очевидное значение автомобиля в развитии СССР, историки в основном ограничивались приведением отдельных цифр и фактов, относящихся к наличию и работе автомобилей в лесозаготовительной промышленности, на различных стройках, в сельском хозяйстве и других отраслях народного хозяйства как страны в целом, так и различных регионов в частности¹. Не являлась исключением и история Коми АССР 1930–1950-х гг.² Что касается истории формирования парка газогенераторных автомобилей и их использования, то нам не известно ни одной специально посвященной этому вопросу работы. Небольшие сюжеты по данной тематике рассмотрены В.Г. Макуровым и нами³, но они не в полной мере раскрывают сути поставленного вопроса. В то же время актуальность исследования истории использования газогенераторных автомобилей очевидна, поскольку это важный аспект истории автомобилизации Европейского Севера России и в том числе Коми АССР. Всестороннее исследование истории формирования и использования парка газогенераторных автомобилей в Коми АССР в 1940–1950-х гг. и будет темой настоящей статьи. Акцент будет сделан на рассмотрении таких вопросов, как изучение деятельности республиканских органов власти и управления в сфере формулирования задач по формированию парка газогенераторных автомобилей и контроля над исполнением этих задач предпри-

¹ История СССР с древнейших времен до наших дней / Отв. ред. А.П. Кучкин. М.: Наука, 1971. Т. 9. С. 122, 158, 348; История СССР с древнейших времен до наших дней / Отв. ред. А.В. Карасев. М.: Наука, 1973. Т. 10. С. 281, 283, 439, 606, 607; *Макуров В.Г.* Трудящиеся европейского Севера СССР в борьбе за подъем лесной промышленности (1946–1958). Петрозаводск: Карелия, 1982. С. 19, 22–36, 37, 39, 41, 42, 43, 49, 55, 87, 93; *Мацук А.М.* Мобилизация автомобилей в Красную Армию в начальный период Великой Отечественной войны: проблемы и их решение (на примере Коми АССР) // Вопросы истории и культуры северных стран и территорий. 2012. № 3 (19). С. 78–84.

² *Мацук А.М.* Историография процесса автомобилизации Коми АССР. Работы ученых-историков // Вопросы истории и культуры северных стран и территорий. 2012. № 2 (18). С. 15–28; *Мацук А.М.* Советская модернизация Европейского Севера. Автомобилизация. Основные моменты. Saarbrücken: Lambert Academic Publishing, 2012. С. 5–15.

³ *Макуров.* Трудящиеся Европейского Севера СССР... С. 31, 33; *Мацук.* Советская модернизация Европейского Севера... С. 33, 60, 86–92, 114, 115, 163–166.

ятиями и учреждениями республики; восстановление динамики количества газогенераторных автомобилей в республике в исследуемый период; исследование истории использования данного типа грузовых автомобилей в экономике и социальной сфере республики.

В своей работе мы опирались в первую очередь на такой тип статистических документов, как годовые отчеты предприятий и учреждений (организаций) о наличии автомобилей. Названия утвержденных бланков отчетов время от времени изменялись. Изменялась и форма отчетности в зависимости от того, какого рода информация, собираемая через органы статистического учета, интересовала в конкретное время Правительство СССР. Так, с 1939 по 1956 г. форма отчетности изменялась не менее семи раз. Трудоемкость работы с годовыми отчетами объясняется тем, что в разные годы такие отчеты подавали от 200 с лишним до более 650 предприятий и учреждений (организаций). В то же время простота работы с такими документами обусловлена наличием в формах отчетов, действовавших с 1943 по конец 1950-х гг., отдельно выделенного блока данных по газогенераторным автомобилям. К сожалению, в период Великой Отечественной войны далеко не все предприятия и учреждения посылали в органы статистики подобные отчеты. Так, например, при переписи грузовых автомобилей, тракторов и автотракторных прицепов 1 октября 1942 г. предоставили сведения по Коми АССР всего шесть леспромхозов и Верхневыхгодская сплавконтора ⁴. В сводном отчете по республике («Списки хозяйств, имеющих автотранспорт по состоянию на 1 января 1943 г. и итоги наличия автотранспорта» ⁵) указано, что о наличии автотранспорта сообщили 19 леспромхозов, тогда как по спискам ГАИ 40 леспромхозов имели автомобили ⁶. Соответственно, в двух документах отмечено разное количество автомобилей, в том числе и газогенераторных. В переписи 1 октября 1942 г. во всей республике отмечено наличие 59 газогенераторных автомобилей, а во втором документе – всего 174 газогенераторных автомобилей, из них 106 автомобилей в 19 леспромхозах. Время от времени в период Великой Отечественной войны из районов республики инспекторами-статистиками присылался сводный отчет без разбивки данных по предприятиям. Поэтому невозможно точно определить принадлежность газогенераторного автомобиля к конкретному предприятию. В 1940-х – начале 1950-х гг. в основном не попадали в статистические документы, сформированные в архивные дела, отчеты предприятий системы НКВД (МВД), активно осваивавших угольные и нефтегазовые месторождения республики и строивших Северо-Печорскую железную дорогу. За указанный период подобные данные имеются лишь в отчетах за 1946 г.

Данные о реализации государственной политики по формированию и использованию парка газогенераторных автомобилей органами власти и управления Коми АССР были выявлены в документах Коми обкома ВКП(б) – КПСС (Бюро Коми обкома ВКП(б) – КПСС и транспортного отдела обкома),

⁴ Национальный архив Республики Коми (НАРК). Ф. Р-140 (Статистическое управление Коми АССР). Оп. 2. Д. 1538.

⁵ Там же. Д. 1535.

⁶ Там же. Л. 15.

СНК – Совета Министров Коми АССР. Там же и в фонде Сыктывкарского горисполкома нами были выявлены отдельные факты наличия на предприятиях республики, в том числе и системы НКВД (ГУЛАГа), газогенераторных автомобилей.

Государственная политика по формированию и использованию парка газогенераторных автомобилей и ее реализация органами власти и управления Коми АССР

В Советском Союзе к концу 1930-х гг., предположительно в связи с резким ростом автомобильного парка страны, стала ощущаться нехватка автомобильного бензина. Руководство страны достаточно оперативно отреагировало на эту ситуацию. XVIII съезд ВКП(б) (март 1939 г.) постановил: «Перевести на газогенераторы все машины на лесозаготовках, а также значительную часть тракторного парка сельского хозяйства и автомобильного парка»⁷. Тем более что к этому времени в СССР уже разрабатывались и внедрялись в производство различные типы газогенераторных установок. Производились даже автопробеги газогенераторных автомобилей, в ходе которых конструкторы и инженеры получали данные о положительных и отрицательных сторонах работы разных газогенераторных установок на типовых автомобилях ГАЗ-АА (ММ) (грузоподъемность 1,5 т) и ЗИС-5 (грузоподъемность 3 т)⁸. Однако выполнить указание XVIII съезда до начала Великой Отечественной войны не удалось. Коми обком ВКП(б) быстро отреагировал на постановление съезда. Уже на заседании бюро обкома 31 марта 1939 г. была заслушана информация о работе треста «Комилес» и бюро постановило:

...перевести на твердое топливо тракторный парк к 15/VII-39 г. с организацией сушильного хозяйства (для сушки топлива для газогенераторов. – А. М.) по Койгородскому МЛП (механизированному лесопункту. – А. М.) – 17 тракторов, по Кряжскому МЛП – 10 тракторов, по Кылтовскому МЛП – 9 тракторов. Всего по тресту – 36 тракторов⁹.

На заседании бюро обкома 19 августа 1939 г. был заслушан вопрос «О реализации постановления Экономического совета при СНК СССР № 774 от 3 августа 1939 г. “О мероприятиях по обеспечению лесозаготовительных и сплавных работ по Коми АССР”». Бюро обкома ВКП(б) обязало руководителей лесозаготовительных трестов «Комилес» и «Вычегдолес» «особо обратить внимание на заготовку дров для газогенераторных установок». А в плане строительства и ремонта промышленных сооружений и подсобного строительства по трестам «Комилес» и «Вычегдолес» к осенне-зимним заготовкам 1939–1940 гг. предусматривалось строительство трех сушилок топлива для

⁷ КПСС в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК 1898–1954. Изд. 9. М.: Политиздат, 1985. Т. 7. С. 58; *Мацук*. Советская модернизация Европейского Севера... С. 33.

⁸ *Фомин Ф., Сергеев Д.* Советские газогенераторные автомобили работают надежно // За рулем. 1939. № 1. С. 15–17.

⁹ НАРК. Ф. П-1 (Коми обком ВКП(б) – КПСС). Оп. 1. Д. 350. Л. 91.

газогенераторов трестом «Комилес» и двух – трестом «Вычегдолес»¹⁰. Эти постановления бюро Коми обкома ВКП(б) заложили основу для широкого использования газогенераторных тракторов и автомобилей в республике. И когда в 1940 г. в Коми АССР стали поступать первые лесовозные автомобили, в том числе и газогенераторные, то, благодаря указанной выше оперативной реакции Коми обкома ВКП(б), эти автомобили сразу могли приступить к работе по вывозке леса и простоя автомобилей из-за отсутствия заготовленного топлива не случилось.

В период Великой Отечественной войны дефицит автомобильного бензина обострился, особенно с началом наступления немецких войск на юге России и началом битвы за Кавказ и Сталинградской битвы. В то же время, несмотря на мобилизацию в действующую армию значительного количества бензиновых автомобилей, парк таких автомобилей оставался большим. Во второй половине 1942 г. советское правительство вынуждено было принять два постановления, чтобы побудить местные (областные и республиканские) органы власти к увеличению на их территориях парка газогенераторных автомобилей. 18 июля 1942 г. было принято постановление Совнаркома СССР «О ремонте и улучшении использования газогенераторных тракторов и автомобилей в III квартале 1942 г.»¹¹. 10 октября 1942 г. Совет народных комиссаров СССР принял постановление о восстановлении газогенераторного парка и переводе жидко-топливных автомобилей на твердое топливо. 27 октября 1942 г. Совнарком РСФСР продублировал это постановление на своем уровне. В регионы были посланы директивы, которыми предписывалось выполнение этих постановлений в кратчайшие сроки. Соответственно, местные органы власти должны были принять соответствующие решения. В Коми АССР такое решение было принято 21–22 декабря 1942 г. на заседании бюро Коми обкома ВКП(б); документ был оформлен как совместное постановление Совнаркома Коми АССР и бюро обкома. В нем содержались конкретные указания по налаживанию работы по изготовлению газогенераторных установок на предприятиях республики и установление графика переоборудования бензиновых автомобилей в газогенераторные на разных предприятиях Коми АССР¹². Больше бюро специально не рассматривало вопрос о формировании парка газогенераторных автомобилей. Однако в ряде его постановлений этот вопрос поднимался наряду с другими вопросами автомобилизации. Так, при рассмотрении вопроса «О состоянии автомобильного парка Коми АССР и ходе подготовки кадров шоферов» на заседании 28 июня 1943 г. бюро констатировало, что «постановление СНК Коми АССР и бюро обкома ВКП(б) от 21/ХІІ-1942 года – о переводе жидко-топливных машин на газогенераторные, проводится чрезвычайно медленно», обязало руководителей Стройтреста, Наркомата местной промышленности и городской больницы «закончить оборудование 5 бензиновых автомашин на газогенераторное топливо, полностью использовав полученные ими газогенераторные установки», а руково-

¹⁰ Там же. Д. 354. Л. 61, 68.

¹¹ *Мацук*. Советская модернизация Европейского Севера... С. 60.

¹² Там же. С. 86–92.

дителей «Наркомхоза, Промсоюза, Наркомместпрома, Доруправления и Автоуправления [...] выполнить решение Бюро ОК ВКП(б) [...] по заготовке газогенераторных чурок в объеме, установленном этим решением»¹³. Подобные конкретные вопросы решались и на уровне Совнаркома Коми АССР. Так, уже 2 декабря 1941 г. он принял постановление «Об организации производства газогенераторных установок к автомашинам на Нювчимском заводе», в котором наметил изготовить на этом заводе 200 таких установок и для этого просить Совнарком РСФСР выделить необходимые материалы и оборудование. В постановлении СНК Коми АССР от 18 мая 1943 г. «О состоянии работы коммунальных предприятий города Сыктывкара» руководство горкомхоза обязывалось «перевести три жидкотопливных автомашины на твердое топливо» и «заготовить 70 тонн топлива для газогенераторных автомашин»¹⁴.

После окончания Великой Отечественной войны встал вопрос о продолжении автомобилизации в целом и об использовании газогенераторных автомобилей в частности. «Закон о пятилетнем плане восстановления и развития народного хозяйства СССР на 1946–1950 гг.», принятый Верховным Советом СССР 18 марта 1946 г., восстанавливал процитированное выше решение XVIII съезда ВКП(б). В «Законе...» отмечается следующее:

Восстановить производство газогенераторных и газобалонных автомобилей [...] Перевести к концу пятилетки на древесное топливо не менее 70 % автотракторного парка, занятого на лесовывозке [...] Обеспечить широкое применение в автомобильном транспорте [...] газобалонных и газогенераторных автомобилей, работающих на местных видах топлива...¹⁵

Руководство страны дало указание о массовом производстве и внедрении в экономику СССР, в первую очередь в лесозаготовительную промышленность, газогенераторных автомобилей.

Однако прошло несколько лет, и отношение к газогенераторным автомобилям в высшем эшелоне власти СССР изменилось. Это было связано с тем, что они обладали сравнительно небольшой грузоподъемностью. Максимальная грузоподъемность самого мощного газогенераторного автомобиля ЗИС-21–355, используемого в качестве лесовоза, была в пределах 2,5 т, а ему на смену уже с конца первой половины 1950-х гг. (1953, 1954 гг.) приходили бензиновые автомобили грузоподъемностью до 4,5 т и дизельные автомобили грузоподъемностью до 7 т. Стремительно развивавшаяся лесозаготовительная промышленность требовала лесовозные автомобили большей грузоподъемности, что повышало производительность труда и удешевляло продукцию лесозаготовителей. Уже в постановлении Совета Министров СССР и ЦК КПСС от 7 октября 1953 г. «О ликвидации отставания лесозаготовительной промышленности» была впервые поставлена следующая задача:

¹³ НАРК. Ф. П-1. Оп. 1. Д. 445. Л. 7, 8.

¹⁴ Мацук. Советская модернизация Европейского Севера... С. 114, 115.

¹⁵ Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам. М.: Политиздат, 1968. Т. 3. С. 264, 268, 282.

Считать основными задачами Министерства лесной и бумажной промышленности СССР в области дальнейшей технической реконструкции заготовок леса [...] внедрение [...] на вывозке леса – более мощных [...] автомобилей ¹⁶.

XX съезд партии (февраль 1956 г.) в «Директивах по шестому пятилетнему плану на 1956–1960 гг.» наметил «внедрить на вывозке леса автотягачи и автомобили большой грузоподъемности и высокой проходимости» ¹⁷. Это решение высшего органа власти СССР по сути объявляло об окончании эпохи газогенераторных автомобилей на лесозаготовках, а значит, и вообще в народном хозяйстве СССР. Мы не рассматриваем реакцию республиканских органов власти на послевоенные решения Правительства СССР. Как и в довоенный период поступление газогенераторной техники, а позднее мощных тракторов и бензиновых и дизельных автомобилей для лесозаготовительной промышленности проходило централизованно, по линии Министерства лесной промышленности СССР.

Таким образом, основной вектор политики Правительства СССР в 1939 – начале 1950-х гг. заключался в развитии парка газогенераторных автомобилей страны, а с 1956 г. – в его ликвидации.

Динамика численности парка газогенераторных автомобилей Коми АССР в 1940–1950-х гг.

Относительно численности парка газогенераторных автомобилей Коми АССР имеются данные по девяти годам из исследуемых 20 лет: три из пяти военных (1942, 1943, 1944) и шесть из 15 послевоенных (1946, 1949, 1951, 1954, 1956, 1959). Будем исходить из того, что представленная выборка адекватно отражает тенденции за все 20 лет.

В итоговом отчете по Коми АССР за 1942 г. статистики отметили наличие здесь 174 газогенераторных автомобилей ¹⁸. Однако неизвестно, сколько предприятий имели такие автомобили. В 1943 г. на 45 предприятиях и учреждениях было 157 таких автомобилей ¹⁹, в 1944 г. на 42 предприятиях – 141 газогенераторный автомобиль ²⁰. С большой долей вероятности можно утверждать, что реальное количество газогенераторных автомобилей в Коми АССР в годы войны было больше. В нашем распоряжении нет сведений об автомобильном парке Ухтокомбината НКВД и Печорского железнодорожного строительства НКВД. В 1946 г. на этих предприятиях

¹⁶ Директивы КПСС и Советского Правительства по хозяйственным вопросам. М.: Политиздат, 1958. Т. 4. С. 148, 149.

¹⁷ КПСС в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК. Изд. 9. М.: Политиздат, 1986. Т. 9. С. 50.

¹⁸ НАРК. Ф. Р-140. Оп. 2. Д. 1535. Л. 17–18.

¹⁹ Там же. Д. 1542. Л. 7, 9, 14, 22, 23, 25, 29–32, 36, 40, 47, 50, 51, 53, 60, 62, 66–68, 76, 77, 80, 83, 85, 95, 96, 107, 108, 110, 112–118, 121, 124, 127, 132, 136, 148, 151–153.

²⁰ Там же. Д. 1549. Л. 6, 7, 11, 15, 17, 24, 26, 27, 30, 34–36, 41, 43, 46, 60, 63, 64, 68, 85, 93, 99, 100, 102–104, 111, 115–123, 130–136.

было соответственно 93 и 39 газогенераторных автомобилей (всего – 132). Возможно, столько же их было и в 1944 г. Тогда общее количество газогенераторных автомобилей, находившихся в Коми АССР в 1944 г., вырастет в два раза и достигнет цифры 273.

В 1946 г. в Коми АССР на 38 предприятиях и учреждениях, включая Ухтокомбинат МВД, Печорское железнодорожное строительство МВД и комбинат Щугоруголь МВД, было 226 газогенераторных автомобилей²¹. В 1949 г. на 34 предприятиях (опять без Ухтокомбината) зафиксировано 292 газогенераторных автомобиля²², в 1951 г. на 48 предприятиях и учреждениях (опять без Ухтокомбината) было 556 таких автомобилей²³. Учитывая, что в эти годы (1949 и 1951) автопарки предприятий, подчиненных МВД, вероятно, не пополнялись газогенераторными автомобилями и что существовавший в 1946 г. парк газогенераторных автомобилей оставался в 1949 и 1951 гг. на том же уровне (133 автомобиля), мы можем предположить, что максимальное количество твердотопливных автомобилей в Коми АССР в 1949 г. могло достигать 425, а в 1951 г. – 689 штук. Однако это вряд ли было в реальности, поскольку за прошедшее с 1946 г. время газогенераторные автомобили выходили из строя и списывались. Приведем один пример. В 1946 г. на Ухтинском комбинате было 93 газогенераторных автомобиля, а в 1954 г. – только один²⁴.

В 1954 г. появляются полные данные об автопарке предприятий, работающих на территории Коми АССР. В этом году 63 предприятия республики располагали 746 газогенераторными автомобилями²⁵. В 1956 г. на 56 предприятиях было 597 газогенераторных автомобилей²⁶. Наконец, в 1959 г. в Коми АССР зафиксировано всего 8 газогенераторных автомобилей, из них технически исправных – 3²⁷.

Итак, динамика количества газогенераторных автомобилей по данным статистических источников такова: 1942 г. – 174; 1943 г. – 157; 1944 г. – 141; 1946 г. – 226; 1949 г. – 292; 1951 г. – 556; 1954 г. – 746; 1956 г. – 597; 1959 г. – 8.

Таким образом, максимальное количество газогенераторных автомобилей зафиксировано в 1954 г. После этого парк этих автомобилей уменьшался, сначала медленно, а с 1957 г. – стремительно. Газогенераторные автомобили вырабатывали свой ресурс и их списывали. В ряде случаев имела место перераспределка газогенераторных автомобилей в бензиновые. 1960 г. можно считать

²¹ Там же. Д. 2728. Л. 20, 23, 26–28, 30, 32, 35, 36, 45, 61–76, 87, 100, 111–114, 120, 160, 162, 166, 169, 172, 173.

²² Там же. Д. 2755. Л. 1–4, 6–8, 19, 71–81, 85, 87, 88, 101, 114, 115, 174, 188, 193, 228, 244, 268, 271, 272, 284, 290.

²³ Там же. Д. 3918. Л. 16, 23, 25, 31, 35, 39, 41, 44, 49, 55, 59–62, 64–75, 77–81, 83–89, 141, 163, 191, 192, 218, 276, 278, 280, 310, 317, 334, 449, 451.

²⁴ Там же. Д. 2728. Л. 111; Там же. Д. 3956. Л. 11.

²⁵ Там же. Д. 3956. Л. 11, 19, 43–47, 49–68, 95, 96, 98, 100, 105, 106, 115, 119, 123, 124, 133, 149; Там же. Д. 3957. Л. 22, 181, 183, 194, 198–206, 208, 209, 211, 212; Там же. Д. 3958. Л. 17, 24, 35, 48, 54, 83, 85.

²⁶ Там же. Д. 4495. Л. 69, 70, 73, 106, 117; Там же. Д. 4496. Л. 81, 82, 142; Там же. Д. 4497. Л. 3–25, 30, 50, 59–61, 72, 76, 88, 97, 156–162, 166–168, 170, 172, 173, 185, 186, 190.

²⁷ Там же. Д. 4740. Л. 1.

Таблица 1. Распределение газогенераторных автомобилей в Коми АССР по маркам

Годы	Всего газогенераторных автомобилей	Из них: ГАЗ-42, %	Из них: ЗИС-21, ЗИС-352, %	Прочие, %	Нет сведений, %
1943	157	57 (36,31)	64 (40,76)	24 (15,29)	12(7,64)
1944	141	48 (34,04)	78 (55,32)	15 (10,64)	0
1946	226	51 (22,57)	153 (67,7)	22 (9,73)	0
1949	292	3 (1,03)	285 (97,6)	4 (1,37)	0
1951	556	2 (0,36)	550 (98,92)	4 (0,72)	0
1954	746	12 (1,61)	734 (98,39)	0	0
1956	597	0	593 (99,33)	0	4 (0,67)

последним годом существования в республике автомобилей, работающих на твердом (биологическом) топливе.

В Советском Союзе производилось несколько видов газогенераторных установок и, соответственно, несколько видов газогенераторных автомобилей. Наиболее распространенными среди них были ГАЗ-42 (модификация полутонного грузового автомобиля ГАЗ-АА (ГАЗ-ММ) и ЗИС-21 (модификация трехтонного грузового автомобиля ЗИС-5). Помимо ЗИС-21 на трехтонные грузовики могли устанавливаться газогенераторные установки типа Г-13 и Г-14. Эти автомобили проходили в документах статистического учета как «прочие», и лишь благодаря использованию первичных документов – отчетов предприятий и учреждений о наличии автомобилей – мы можем в ряде случаев получить точную информацию о типе газогенераторной установки из разряда «прочие», стоявшей на конкретном автомобиле.

В предвоенное время Правительство СССР предпринимало усилия для насыщения предприятий республики, особенно лесозаготовительных предприятий, автомобилями большой грузоподъемности. Так, в «основных показателях плана на 1941 год по производству и сети Коми АССР», принятых Госпланом РСФСР, было отмечено, что республике в этом году предполагалось выделить грузовых автомашин ГАЗ-42 – 20 штук и ЗИС-21 – 60 штук²⁸. Причем предполагалось выделять только газогенераторные грузовые автомобили.

Таким образом, парк газогенераторных автомобилей во время Великой Отечественной войны был представлен почти на треть автомобилями ГАЗ-42. Остальную долю занимали более грузоподъемные автомобили. После войны доля газогенераторных автомобилей малой грузоподъемности стремительно уменьшалась. В конце 1940-х – 1950-х гг. почти весь парк твердотопливных автомобилей состоял из автомобилей ЗИС-21 – 532. Прочие модификации трехтонника ЗИС-5 уже к середине 1950-х гг. исчезли из парка газогенераторных автомобилей Коми АССР.

²⁸ НАРК. Ф. П-1. Оп. 3. Д. 842. Л. 92.

Газогенераторные автомобили в экономике и социальной сфере Коми АССР

Советское правительство в 1939 г. планировало оснастить газогенераторными автомобилями лишь лесозаготовительную промышленность и сельское хозяйство. Однако с самого начала Великой Отечественной войны автомобили этого типа стали поступать в автохозяйства и других отраслей. Кроме того, бензиновые автомобили переделывались в газогенераторные, что также увеличивало парк этих автомобилей. В 1942–1944 гг., наряду с предприятиями лесной отрасли, твердотопливные автомобили были в парках Сыктывкарской базы Автоуправления, предприятий связи, сельского хозяйства, дорожной отрасли, торговли, речного флота, местной промышленности и коммунального хозяйства, здравоохранения (республиканская больница), образования (Коми пединститут) и культуры (предприятия Управления кинофикации). Во время Великой Отечественной войны в Коми АССР газогенераторные автомобили имели даже органы управления (Госплан при СНК Коми АССР). В 1943–1944 гг. предприятиям лесозаготовительной промышленности (включая торговые предприятия, обслуживавшие лесозаготовителей) принадлежало чуть больше половины всего парка газогенераторных автомобилей (безстроек НКВД) (в 1943 г. 85 из 157 автомобилей, или 54,14 %, и в 1944 г. 82 из 141 автомобиля, или 58,16 %). Обращает на себя внимание то, что твердотопливные автомобили были редкостью на предприятиях сельского хозяйства. (В 1943 г. – четыре автомобиля на четырех предприятиях. Весь парк грузовых автомобилей там составлял 15 единиц. В 1944 г. – пять из 15 автомобилей на трех предприятиях. Для сравнения: в 1944 г. 20 предприятий сельского хозяйства имели в общей сложности всего 56 грузовых автомобилей.)

После войны предприятия, не подчинявшиеся Министерству лесной промышленности, постепенно избавляются от газогенераторных автомобилей. Уже в конце 1946 г. газогенераторных автомобилей не было в автохозяйствах Госплана, медицинских учреждений, Сыктывкарского отдельного авиаотряда, Сысольского райотдела МВД, Спецторга по Коми АССР, Коми пединститута, Сыктывкарского хлебокомбината, Усть-Усинского консервного завода.

В 1949 г. не осталось ни одного газогенераторного автомобиля в автобазе Автоуправления.

В 1951 г. из непрофильных (не связанных с лесозаготовками) предприятий и учреждений газогенераторные автомобили были у Вычегодской (Сыктывкарской) судовой, двух предприятий Дорожного управления, Порубской МТС и Коми республиканской конторы книготорга. Необходимо отметить, что и в 1949, и в 1951 гг. твердотопливные автомобили были в автохозяйствах Ухтинского комбината (всего с учетом Ухткомбината – не более 6–7 предприятий и учреждений).

В 1954 г. наблюдается увеличение непрофильных предприятий и учреждений, имевших в своих автохозяйствах газогенераторные автомобили. Резко, с одного до 16, увеличивается число подобных предприятий, относящихся к Министерству сельского хозяйства. Кроме того, приобрели газогенераторные автомобили райпромкомбинат (с. Покча), артель «Мебельщик» (Сыктывкар),

Таблица 2. Доля предприятий Коми АССР, имевших газогенераторные автомобили

Годы	Всего предприятий	Из них с грузовыми автомобилями	Из них с газогенераторными автомобилями	Доля от всех предприятий, %	Доля от предприятий с грузовыми автомобилями, %
1943	142	122	45	31,69	36,89
1944	126	111	42	33,33	37,84
1946	188	167	38	20,21	22,75
1949	296	266	34	11,47	12,78
1951	417	372	48	11,51	12,9
1954	531	441	63	11,86	14,29
1956	654	521	56	8,56	10,75

промартель «Труд» (с. Палевицы) и другие. Всего в 1954 г. 24 непрофильных предприятия и учреждения имели в своих автопарках газогенераторные автомобили.

В 1956 г. непрофильных предприятий, имевших в своих автопарках газогенераторные автомобили, осталось 19.

Анализ использования газогенераторных автомобилей в экономике и социальной сфере республики не будет полным, если мы не выясним, насколько широко распространены были эти автомобили, т.е. определим долю предприятий и учреждений, имевших газогенераторные автомобили в общей массе предприятий и учреждений республики, отчитавшихся перед статистическими органами.

Таким образом, предприятия, имевшие в своих автопарках газогенераторные автомобили, даже во время Великой Отечественной войны были в меньшинстве, составляя в самый тяжелый для автомобильного транспорта республики 1944 г. лишь треть всех имевших автомобили предприятий и организаций республики. В послевоенный период их доля упала и держалась на уровне 13–14 % от количества предприятий, имевших грузовые автомобили.

Теперь кратко остановимся на вопросе величины парка газогенераторных автомобилей республики в лесозаготовительных предприятиях и предприятиях сельского хозяйства. Начнем с предприятий сельского хозяйства. Выше мы уже отмечали, что в 1943 г. у них было четыре автомобиля на четырех предприятиях (один автомобиль на одно предприятие). Весь парк грузовых автомобилей там составлял 15 единиц. В 1944 г. – 5 из 15 автомобилей на трех предприятиях (1,67 автомобиля на одно предприятие) из 20, отмеченных в отчетах. В 1946 г. – два из восьми автомобилей на двух предприятиях (один автомобиль на одно предприятие) из 33, подавших отчеты. В 1949 г. – один из семи автомобилей на одном предприятии (Порубская МТС) (один автомобиль на одно предприятие) из 36. Причем этот газогенераторный автомобиль был неисправен. В 1951 г. вновь отмечен лишь один газогенераторный автомобиль на Порубской МТС (один автомобиль на одно предприятие), причем этот автомобиль опять числится как неходовой. В 1954 г. Минсельхоз Коми АССР

Таблица 3. Наличие газогенераторных автомобилей на лесозаготовительных и сплавных предприятиях Коми АССР

Год	Всего предприятий / Всего грузовых автомобилей	Из них: предприятий с газогенераторными автомобилями	В них: всего грузовых автомобилей	В том числе газогенераторных	Доля предприятий с газогенераторными автомобилями, %	Доля газогенераторных автомобилей в общем парке предприятий с газогенераторными автомобилями, %
1943	16 / 96	13	86	75	81,25	87,21
1944	16 / 90	10	75	66	62,5	88
1946	17 / 139	15	130	57	88,24	43,85
1949	26 / 459	23	446	275	88,46	61,66
1951	35 / 736	30	713	525	85,71	73,63
1954	41 / 1073	28	982	666	68,29	67,82
1956	38 / 1425	29	1390	551	76,32	39,64

Таблица 4. Динамика парка газогенераторных автомобилей в леспромхозах Коми АССР в 1954–1958 гг.

Название предприятия	Всего грузовых автомобилей	Из них газогенераторных автомобилей	Процентное соотношение газогенераторных автомобилей ко всему парку грузовых автомобилей предприятия, %
Устьвымский ЛПХ 1954 / 1956 гг.	40 / 58	26 / 21	65 / 36,21
Сыктывдинский (Сыктывкарский) ЛПХ 1954 / 1956 гг.	58 / 56	43 / 21	74,14 / 37,5
Верхнепечорский ЛПХ 1954 / 1956 гг.	10 / 18	10 / 10	100 / 55,56
Кылтовский ЛПХ 1954 / 1956 гг.	38 / 31	21 / 6	55,26 / 19,35
Палевицкий ЛПХ 1954 / 1956 гг.	31 / 37	7 / 6	22,58 / 16,22
Сысольский ЛПХ 1954 / 1956 гг.	74 / 55	48 / 21	64,86 / 38,18
Летский ЛПХ 1954 / 1956 гг.	40 / 54	25 / 13	62,5 / 24,07
Ухтинский ЛПХ 1954 / 1956 гг.	71 / 58	57 / 17	80,28 / 29,31
Дутовский ЛПХ 1954 / 1956 гг.	32 / 48	32 / 22	100 / 45,83
Турьинский ЛПХ 1954 / 1956 гг.	42 / 52	39 / 27	92,86 / 51,92
Помоздинский ЛПХ 1954 / 1956 гг.	21 / 35	19 / 13	90,48 / 37,14
Корткеросский ЛПХ 1954 / 1956 гг.	32 / 47	22 / 17	68,75 / 36,17
Устькуломский ЛПХ 1954 / 1956 гг.	37 / 45	27 / 22	72,97 / 48,89
Устьнемский ЛПХ 1954 / 1956 гг.	44 / 58	26 / 30	59,09 / 51,72
Итого	570 / 652	402 / 246	70,53 / 37,73

поставил газогенераторные автомобили в 16 подведомственных ему хозяйств, в том числе на 14 МТС. Всего в парках этих предприятий было 100 грузовых автомобилей, из которых только 22 автомобиля были газогенераторными (1,375 автомобиля на одно предприятие). В 1956 г. газогенераторные автомобили остались в 14 предприятиях сельскохозяйственного профиля. На этих предприятиях было 129 грузовых автомобилей, из которых было лишь 19 газогенераторных автомобилей (1,36 автомобиля на одно предприятие). Таким образом, можно отметить, что появление в середине 1950-х гг. в автопарках сельхозпредприятий газогенераторных автомобилей было своего рода созданием видимости благополучия со стороны руководства Минсельхоза республики.

Иное положение мы наблюдаем в лесозаготовительных предприятиях Коми АССР, где газогенераторные автомобили применялись на вывозке леса. Проанализируем данные о наличии газогенераторных автомобилей на лесозаготовительных и сплавных предприятиях республики.

Итак, если до 1954 г. включительно на предприятиях лесного комплекса, а особенно на лесозаготовительных предприятиях Минлеспрома СССР, наращивался парк газогенераторных автомобилей, то уже в 1956 г. на этих предприятиях парк твердотопливных автомобилей снижается как в абсолютных цифрах, так и в процентном соотношении к общему количеству грузовых автомобилей, имевшихся на этих предприятиях. Для более детальной иллюстрации приведем сравнительную таблицу по лесозаготовительным предприятиям, имевшим газогенераторные автомобили и относившиеся к Минлеспрому. Всего мы взяли 14 леспромхозов, работавших и в 1954, и в 1956 гг., и сравнили указанные данные.

При увеличении общего количества автомобилей на 82 единицы парк газогенераторных автомобилей снизился на 156 штук. В процентном выражении за два года доля газогенераторных автомобилей упала с 70,53 до 37,73 %, или почти в два раза. Процесс изъятия из лесозаготовительной отрасли Коми АССР газогенераторных автомобилей пошел, и уже через три года, к концу 1950-х гг., закончился полной заменой газогенераторных автомобилей бензиновыми и дизельными.

Таким образом, достаточно кратковременная (всего 20 лет) история функционирования в Коми АССР автомобилей, работающих на твердом топливе, наполнена важными для региона событиями. Эти автомобили оказались весьма полезными в годы Великой Отечественной войны в самых разных отраслях экономики и социальной сферы республики. В послевоенный период в 1940–1950-х гг. благодаря использованию данного типа грузовых автомобилей в республике стремительно развивалась механизация вывозки заготовленной древесины, шел рост объемов лесозаготовок. В целом можно сказать, что газогенераторные автомобили сыграли свою видную роль в автомобилизации Коми АССР.

References

- Direktivy KPSS i Sovetskogo Pravitel'stva po khoziaistvennym voprosam [The Directives of the CPSU and the Soviet Government on Economic Issues]* (1958), Moskva: Politizdat, vol. 4.
- Fomin, F. and Sergeev, D. (1939) Sovetskie gazogeneratorynye avtomobili rabotaiut nadezhno [Soviet Gas Producer Automobiles Work Reliably], *Za rulem*, no. 1, pp. 15–17.
- Istoriia SSSR s drevneishikh vremen do nashikh dnei [The History of the USSR from Ancient Times to the Present Day]* (1971). Moskva: Nauka, vol. 9.
- Istoriia SSSR s drevneishikh vremen do nashikh dnei [The History of the USSR from Ancient Times to the Present Day]* (1973). Moskva: Nauka, vol. 10.
- KPSS v rezoliutsiiakh i resheniiakh s"ezdov, konferentsii i plenumov TsK [The CPSU in the Resolutions and Decisions of the Congresses, Conferences, and Central Committee's Plenums]* (1986). Moskva: Politizdat, vol. 9.
- KPSS v rezoliutsiiakh i resheniiakh s"ezdov, konferentsii i plenumov TsK 1898–1954. 9 izd. [The CPSU in the Resolutions and Decisions of Congresses, Conferences, and Central Committee's Plenums in 1898–1954. 9th ed.]* (1985). Moskva: Politizdat, vol. 7.
- Makurov, V. G. (1982) *Trudiashchiesia evropeiskogo Severa SSSR v bor'be za pod'em lesnoi promyshlennosti (1946–1958) [Workers of the European North of the USSR in the Struggle for Boosting the Timber Industry (1946–1958)]*. Petrozavodsk: Kareliia.
- Matsuk, A. M. (2012) Istoriografiia protsessa avtomobilizatsii Komi ASSR. Raboty uchenykh-istorikov [The Historiography of Motorization of the Komi ASSR. The Works of Historians], *Voprosy istorii i kul'tury severnykh stran i territorii*, no. 2 (18), pp. 15–28.
- Matsuk, A. M. (2012) Mobilizatsiia avtomobilei v Krasnuu Armiiu v nachal'nyi period Velikoi Otechestvennoi voyny: problemy i ikh reshenie (na primere Komi ASSR) [Vehicle Mobilization in the Red Army During the Early Period of the Great Patriotic War: Problems and Solutions (as Exemplified by the Komi ASSR)], *Voprosy istorii i kul'tury severnykh stran i territorii*, no. 3 (19), pp. 78–84.
- Matsuk, A. M. (2012) *Sovetskaia modernizatsiia Evropeiskogo Severa. Avtomobilizatsiia. Osnovnye momenty [The Soviet Modernization of the European North. Motorization. The Main Points.]*. Saarbrücken: Lambert Academic Publishing.
- Resheniia partii i pravitel'stva po khoziaistvennym voprosam [The Decisions of the Party and the Government on Economic Issues]* (1968). Moskva: Politizdat, vol. 3.