

Дата публикации: 7 января 2023

DOI: 10.52270/26585561_2023_17_19_3

Исторические науки

ИСТОРИЯ ФОРМИРОВАНИЯ ПАРКА АВТОБУСОВ И СПЕЦИАЛЬНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В КЕМЕРОВСКОЙ ОБЛАСТИ В 1946–1965 ГОДЫ

Новосельцев Николай Рзавич¹, Батурин Александр Сергеевич², Пфаненштиль Иван Алексеевич³, Яценко Михаил Петрович⁴

¹Кандидат исторических наук, доцент, доцент кафедры лингвистики, теории и практики перевода, Сибирский государственный университет науки и технологий им. академика Решетнева, проспект имени газеты Красноярский Рабочий, 31, Красноярск, Россия, E-mail: snoopy87@mail.ru

Доцент кафедры истории России, мировых и региональных цивилизаций, Сибирский федеральный университет, проспект Свободный, 79, Красноярск, Россия

²Соискатель кафедры лингвистики, теории и практики перевода, Сибирский государственный университет науки и технологий им. академика Решетнева, проспект имени газеты Красноярский Рабочий, 31, Красноярск, Россия, E-mail: alex-910891@mail.ru

³Доктор философских наук, профессор, профессор кафедры философии, Сибирский федеральный университет, проспект Свободный, 79, Красноярск, Россия

⁴Доктор философских наук, профессор, профессор кафедры философии, Сибирский федеральный университет, проспект Свободный, 79, Красноярск, Россия

Аннотация

В статье рассматривается и анализируется история формирования парка автобусов и специальных автомобилей в Кемеровской области в послевоенные десятилетия. Источниковой базой работы по большей части являются материалы Государственного архива Кузбасса, которые представлены статистическими сведениями за этот период. На основе первоисточников в статье изучается система организации автобусов и специальных автомобилей в период с 1946 по 1965 гг. Анализируются такие проблемы как малое количество техники и перевозка работников до места работы. В заключении авторы выделяют несколько этапов развития отрасли. Только в 1960-х гг. удалось создать и организовать систему парка автобусов и специальных автомобилей.

Ключевые слова: кемеровская область, автобусы, специальные автомобили, ПАЗ, ГАЗ.

I. ВВЕДЕНИЕ

После окончания Великой Отечественной войны основной целью стало восстановление экономики, хозяйства, производственных мощностей. Эвакуированные предприятия были возвращены на места базирования. Для развития производственной и транспортной инфраструктуры требовалось создание, восстановление логистических цепочек. Большое значение для промышленности имело формирование парка автобусов и специальных автомобилей.

II. ОБСУЖДЕНИЕ И РЕЗУЛЬТАТЫ

Автобусов и специальных автомобилей в период 1946–1965 гг., безусловно, было меньше. Но они также играли существенную роль, как легковые так и грузовые автомобили. Главной задачей автобусов того периода – это перевоз работников предприятий от места жительства до места работы. Как правило, у предприятий были служебные автобусы, которые осуществляли перевозки по определенному маршруту. Для работников тех организаций, которые не могли себе позволить служебные автобусы, в начале 1950-х гг. появляются рейсовые автобусы.

Завод "Павловский автобус" был построен в 1932 г. и был рассчитан на выпуск шоферского инструмента с проектной мощностью согласно проекту 1952 г. на 2,89 млн. руб. (в исчислении 1961 г.); изделий кузовной арматуры для автомобилей Горьковского и Ульяновского автозаводов с проектной мощностью, согласно проекту 1957 г. на 2,55 млн. руб. С 1952 года завод приступил, наряду с указанной выше продукцией, к производству автобусов и специальных автомобилей на базе грузового автомобиля ГАЗ-51. В 1956 году начат серийный выпуск полуприцепов с закрытым кузовом для перевозки промышленных и производственных товаров. Распоряжением ГСНХ за № 784 от 08.09.1960 г. заводу было дано задание на 1961 г. по созданию производственных мощностей по выпуску автобусов ПАЗ-652 в количестве 6,0 тыс. штук в год. Задание было выполнено [Павловский автобус [Электронный ресурс]. - URL: <http://www.paz-bus.ru/start/index> (дата обращения: 01.06.2014 г.)].

Всего автобусов на 1 января 1947 г. была 31 машина, из которых на ходу было 24 единицы (из них 4 требовали капитального и среднего ремонта), а не на ходу было 7 машин [ГАК. Ф. Р-304. Оп. 6. Д. 7. Л. 3]. Автобусов на 1 января 1952 г. насчитывалось 142 единицы, из которых 105 были на ходу (из них 14 требовали среднего и капитального ремонта) и 37 были не на ходу (из них 20 автобусов находилось в капитальном и среднем ремонте). Единственной маркой автобуса был ГАЗ-03-30. В Кемеровской области насчитывалось 142 единицы таких машин. Из них 41 был на ходу (9 требовали среднего и капитального ремонта) и 16 не на ходу (из них 8 требовали среднего и капитального ремонта) [ГАК. Ф. Р-304. Оп. 6. Д. 47. Л. 36]. Естественно, данная модель автобуса составляла 100 % от всей массы автобусов. Общая численность автобусов на 1 января 1955 г. была 255 единиц, из которых 49 не на ходу в том числе 7 в капитальном ремонте, когда на момент окончания войны их было всего 31. Больше всего насчитывалось автобусов марки ЗиС-155 – их было порядка 143 единицы, из которых 9 были не на ходу. Стоит еще отметить тот факт, что во всей Кемеровской области не было ни единого автобуса иностранной марки [ГАК. Ф. Р-304. Оп. 6. Д. 108. Л. 8.]. На ЗиС-155 было 23 сидячих места, а стоячих – 21. В 1950-е гг. ЗиС-155 стал основным автобусом страны. Его постоянно совершенствовали, и на нем впервые опробовали многие прогрессивные технические решения в автотехнике [ЗиС-154-155, ЗиЛ-158 [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.ороссу.ком/bus.htm> (дата обращения: 02.05.2014 г.)]. Далее шли ГАЗ-651 и ПАЗ-651, общая численность которых составляла 42 автобуса, из которых 4 были не на ходу, в том числе 1 находился на капитальном ремонте. Следом шёл ГАЗ-03-30, численность которого составляла 41 машину, из которых не на ходу было 27 единиц, в том числе 2 на капитальном ремонте.

Автобусов ЗиС-8 и ЗиС-16 было сравнительно меньше – 7 машин, из которых 4 были не на ходу, в том числе 1 на капитальном ремонте. И, наконец, меньше всего было ЗиС-154 – 4 автобуса, из которых 2 было не на ходу. Прочих советских марок было 18 автобусов, из которых 3 были не на ходу, в том числе один на капитальном ремонте [ГАК. Ф. Р-304. Оп. 6. Д. 108. Л. 8].

Процентное соотношение среди автобусов было следующим: ЗиС-155 – 60,3; ГАЗ-651 и ПАЗ-651 – 17,7; ГАЗ-03-30 – 17,3; ЗиС-8 и ЗиС-16 – 3 и ЗиС-154 – 1,7.

Что же касается специальных автомобилей, то их численность всего 1159 единиц, из которых 317 не на ходу в том числе 76 в капитальном ремонте. Больше всего насчитывалось автокранов – их численность составляло 278 единиц, из которых 72 не на ходу в том числе 19 в капитальном ремонте. Далее шли санитарные машины, численность которых была 226 автомобилей, в числе которых было 71 машина не на ходу, из которых 16 находилось в среднем и капитальном ремонте. И, наконец, пожарных было 183 единицы, из которых 19 были не на ходу, в том числе 5 в капитальном ремонте.

Процентное соотношение среди специальных автомобилей было следующим: автокраны – 40,5; санитарные машины – 32,9 и пожарные – 26,6.

Подводя итог 1954 г., первым делом нужно отметить общее число автомобилей по области – 24002 единицы, из которых 7105 не на ходу в том числе 1639 на капитальном ремонте. Общая грузоподъемность грузовых автомобилей составляла 56421,5 т. За год всего было списано 1165 автомобилей, из которых больше всего было грузовых – 1059 штук [ГАК. Ф. Р-304. Оп. 6. Д. 108. Л. 8].

На 1 января 1957 г. автобусов было существенно меньше, а именно 489 единиц, из которых 350 было на ходу. Больше всего насчитывалось автобусов марки ЗиЛ (ЗиС)-155, вместительностью на 28 мест. Их численность составляла 280 единиц, из которых исправных было 190 машин. Далее шли ГАЗ-651 и ПАЗ-651, чья общая сумма составляла 165 машин, из которых технически исправных было 128. Их вместимость была на 18 мест. Прочих автобусов насчитывалось 44 машины, из которых технически исправных было 32. Их средняя вместимость составляла 19 мест.

Процентное соотношение среди автобусов было следующим: ЗиЛ (ЗиС)-155 – 63 и ГАЗ-651 и ПАЗ-651 – 37.

Специальных автомобилей насчитывалось 1665 единиц, из которых исправных было 1320 машин. Больше всего снова было автокранов – 473 единицы, из которых исправных было 380 машин. Далее шли авторемонтные мастерские, которых насчитывалось 322 единицы, из которых технически исправных было 178. Следом шли санитарные автомобили, численность которых равнялась 257 единиц, из которых технически исправных было 202. И, наконец, пожарных автомобилей было 227 единиц, из которых технически исправных было 209 машин. Прочих специальных автомобилей было 386 единиц, из которых технически исправных было 351.

Процентное соотношение среди специальных автомобилей было следующим: автокраны – 37; авторемонтные мастерские – 25,2; санитарные автомобили – 20 и пожарные автомобили – 17,7.

Автобусов на 1 января 1962 г. насчитывалось 1600 единиц, из которых в исправном состоянии было 1285 автомобилей. Самым большим количеством обладал ПАЗ-651 и ГАЗ-51, вместимость которых было 18-20 мест. Численность достигала 921 автомобиля, из которых 729 единиц были на ходу. Также общее число автобусов ЗиЛ и ЛАЗ было 563 автомобиля, из которых технически исправных было 450 единиц. Вместимость у них была в 28-32 места. Притом конкретных марок данных автобусов не указывается [ГАК. Ф. Р-304. Оп. 6 Д. 178. Л. 136].

Процентное соотношение автобусов на 1961 г. было следующим: ПАЗ-651 и ГАЗ-51 – 62 и ЗиЛ и ЛАЗ – 38. Были также и специальные автомобили, численность которых достигала 3042 единиц, из которых 2661 машина была на ходу. Больше всего из специальных автомобилей было автокранов, их численность равнялась 829 машина, из которых 701 была на ходу. Следом шли санитарные автомобили, численность которых составляла 496 автомобилей, из которых технически исправных было 428 машин. Далее шли пожарные машины, численность которых равнялась 253 единицам, из которых технически исправных было 243.

Также выделяются авторемонтные мастерские, численность которых была 266 единиц, из которых 208 были в исправном состоянии. Прочие специальных автомобилей насчитывалось 1198 единиц, из которых 1080 машин были в исправном состоянии.

Процентное соотношение специальных автомобилей на 1961 г. было следующим: автокраны – 45; санитарные автомобили – 26,9; пожарные машины – 13,7 и авторемонтные мастерские – 14,4.

В качестве вывода можно сказать, что общее количество списанных автомобилей за год равнялось 2129 штук, из которых 1921 были грузовыми, а 110 штук легковыми. Общая вместимость автобусов составляла 36859 мест сидения [ГАК. Ф. Р-304. Оп. 6 Д. 178. Л. 136].

Автобусный парк на 1 января 1964 г. достигал 2090 единиц, из которых 1720 автомобилей были на ходу. Самое большое число приходилось на ПА3-651 и ГАЗ-51 – оно составляло 1036 единиц, из которых на ходу было 822 машины. Их вместимость составляла 18 – 20 мест. Также был такой автобус как ЛАЗ, численность которого составляла 11 автомобилей, из которых в технически исправном состоянии находилось 9 единиц. Его вместимость была рассчитана на 32 места. Прочих автобусов было 523 машины, из которых в технически исправном состоянии находилось 445 автомобилей. Общая вместимость всех автобусов составляла 46814 мест сидения.

Процентное соотношение автобусов на 1963 г. было следующим: ПА3-651 и ГАЗ-51 – 99 и ЛАЗ – 1.

Специальных автомобилей насчитывалось 3928 автомобилей, из которых 3491 были на ходу. Из них легковых было 281 машина, в том числе 253 технически исправных. Больше всего насчитывалось автокранов – 1010 единиц, из которых 888 технически исправных. Далее шли санитарные автомобили, численность которых равнялась 711 машинам, из которых 626 единиц были технически исправными. После чего следовали пожарные автомобили, численность которых равнялась 280 машин, из которых на ходу было 266 единиц. Прочих специальных автомобилей было 1565 единиц, из которых 1416 были технически исправными. Авторемонтных мастерских насчитывалось 362 единицы, из которых технически исправными были 295.

Процентное соотношение специальных автобусов на 1963 г. было следующим: автокраны – 61,1; авторемонтные мастерские – 21,9 и пожарные автомобили – 16,9.

В качестве вывода можно сказать, что общее количество списанных автомобилей за год равнялось 2278 штук, из которых 2004 были грузовыми, а 159 штук легковыми [ГАК. Ф. Р-304. Оп. 6. Д. 190. Л. 152.].

III. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Этапы становления автобусного парка:

I этап: 1946–1951 гг.: в этот период времени автобусный парк численно увеличился в 4,5 раза, чего не было в дальнейшем.

II этап: 1952–1960 гг.: господство имела модель ЗиЛ-155, которая потом была заменена.

III этап: 1961–1965 гг. Данный период времени стал стабилизирующим, так как не происходило каких-либо изменений в автобусах.

Этапы становления специальных автомобилей:

I этап: 1946–1961 гг.: шло становление специальных автомобилей, численность которых увеличилась в 3 раза.

II этап: 1962–1965 гг. Данный период времени стал стабилизирующим, так как не происходило каких-либо изменений в специальных автомобилях.

Авторы заявили об отсутствии потенциальных конфликтов интересов в отношении исследования, авторства и публикации данной статьи.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

ГАК. Ф. Р-304. Оп. 6. Д. 7. Л. 3.

ГАК. Ф. Р-304. Оп. 6. Д. 47. Л. 36.

ГАК. Ф. Р-304. Оп. 6. Д. 108. Л. 8.

ГАК. Ф. Р-304. Оп. 6 Д. 178. Л. 136

ГАК. Ф. Р-304. Оп. 6. Д. 190. Л. 152.

ЗиС-154-155, ЗиЛ-158 [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.opoccuu.com/bus.htm> (дата обращения: 02.05.2014 г.).

Павловский автобус [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.paz-bus.ru/start/index> (дата обращения: 01.06.2014 г.).

HISTORY OF THE FORMATION OF THE PARK OF BUSES AND SPECIAL VEHICLES IN THE KEMEROVSK REGION IN 1946–1965

Novoseltsev, Nikolai Rzaevich¹, Baturin, Alexander Sergeevich², Pfanenstil, Ivan Alekseevich³, Yatsenko, Mikhail Petrovich⁴

¹Candidate of Historical Sciences, Associate Professor, Associate Professor of the Department of Linguistics, Theory and Practice of Translation, Siberian State University of Science and Technology academician Reshetnev, 31, Prospect named after the newspaper Krasnoyarsky Rabochiy, Krasnoyarsk, Russia, E-mail: snoopy87@mail.ru

Associate Professor, Department of Russian History, World and Regional Civilizations, Siberian Federal University, 79, Svobodny Prospect, Krasnoyarsk, Russia

²Applicant of the Department of Linguistics, Theory and Practice of Translation, Siberian State University of Science and Technology named after academician Reshetnev, 31, Prospect named after the newspaper Krasnoyarsky Rabochiy, Krasnoyarsk, Russia, E-mail: alex-910891@mail.ru

³Doctor of Philosophical Sciences, Professor, Professor of the Department of Philosophy, Siberian Federal University, 79, Svobodny Prospect, Krasnoyarsk, Russia

⁴Doctor of Philosophical Sciences, Professor, Professor of the Department of Philosophy, Siberian Federal University, 79, Svobodny Prospect, Krasnoyarsk, Russia

Abstract

The article discusses and analyzes the history of the formation of a fleet of buses and special vehicles in the Kemerovo region in the post-war decades. The source base of the work for the most part is the materials of the State Archive of Kuzbass, which are represented by statistical information for this period. On the basis of primary sources, the article studies the system of organization of buses and special vehicles in the period from 1946 to 1965. Problems such as a small amount of equipment and transportation of workers to the place of work are analyzed. In conclusion, the authors identify several stages in the development of the industry. Only in the 1960s. succeeded in creating and organizing a fleet of buses and special vehicles.

Keywords: Kemerovo region, buses, special vehicles, PAZ, GAZ.

REFERENCE LIST

GAK. F. R-304. Op. 6. D. 7. L. 3.

GAK. F. R-304. Op. 6. D. 47. L. 36.

GAK. F. R-304. Op. 6. D. 108. L. 8.

GAK. F. R-304. Op. 6 D. 178. L. 136