

АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ СОВЕТСКОГО ГОСУДАРСТВА

<https://doi.org/10.5281/zenodo.8041758>

Абиджанов Зафар Хамиджанович

Старший преподаватель академии вооруженных

Сил республики узбекистан

E-mail: abidjanov@com.uz

Аннотация.

В данной статье рассматриваются архивные документов и научных публикаций авторов о состоянии автомобильной промышленности в 1920-х гг., анализирует деятельность советского государства и военного промышленность.

Ключевые слова.

Красная армия, Народный комиссариат по военным делам, Главное военно-инженерное управление, автомобиль, автомобильная промышленность, техническая оснащенность, автомобильный отряд, эксплуатация, перевозки, ремонт ведомства по обеспечению Красной Армии автомобильной техникой.

Abstract.

On the basis of archival documents and scientific publications author examines the state of the automotive industry in the USSR in the early 1920s and analyzes activities of the Soviet state and military departments in equipment of the Red Army with vehicles.

Key words.

The Red Army, the People's Commissariat for Military Affairs, the Chief Military Engineer's Office, car, automotive, technical equipment, motor unit, maintenance, transportation, repair.

Состояние автомобильных войск Красной армии, как и состояние всей военной организации советского государства после окончания Гражданской войны, во многом определялось экономическими факторами.

Отсутствие отечественной автомобильной промышленности обусловило тот факт, что в начале 1920-х гг. практически весь автомобильный парк России был представлен автомобилями иностранного производства.

По данным В.И. Матвеевко, до 1917 г. в Россию было импортировано около 45 тыс. машин, в то время как внутри страны произведено не более 5 тыс. автомобилей.

Архивные документы, обнаруженные автором в фондах РГАЭ, позволяют уточнить эту цифру.

По сведениям Комитета по демобилизации промышленности при Президиуме ВСНХ (КДМ), за период с 1901 по 1923 г. в Россию было завезено 42325 автомобилей и 22103 мотоцикла. В исторической литературе приводятся различные сведения о количестве автомобилей в нашей стране в начале 1920-х гг.

Наиболее распространенными моделями (т. е., более 100 машин одной марки) в армии были: легковые – «Фиат», «Бенц», «Форд», «Рено»; грузовые – «Уайт», «Паккард», «Фиат», «Берлис», «Пилес», «Рено»; мотоциклы – «Санбим», «Индиан», «Харлей-Давидсон», «Клино», «Энфильд», «Стевенс».

Почти половина автомобилей находилась в распоряжении военного ведомства. В 1920 г. автомобильный парк Красной армии насчитывал 7,5 тыс. автомобилей разных марок, в том числе 6,8 тысячи легковых, 3,5 тыс. грузовых и 1,2 тыс. специальных машин.

Обилие различных моделей автомобилей создавало трудности в их эксплуатации. Значительная часть автомобильной техники была сильно изношена, а отсутствие запасных деталей не позволяло эксплуатировать автомобили по техническим причинам.

Авторы монографии «Автомобильная техника. Автомобильные войска. Автомобильная служба» считают, что в этот период количество исправных автомобилей в вооруженных силах было около 5 тыс. (66,7 % от общего количества).

Однако документы, обнаруженные автором в фондах РГВА, свидетельствуют, что эта цифра была значительно меньше.

В отчете народного комиссара по военным и морским делам за 1922/23 год сообщается, что из 7014 автотранспортных средств, имеющих в Красной армии, на ходу находится лишь 3152 машины (45 %).

Советской Республике пришлось практически заново создавать автомобильную промышленность. За годы Первой мировой и Гражданской войн автопарк значительно сократился.

Оставшиеся на ходу машины в основном были сосредоточены в государственных учреждениях и военном ведомстве.

Недостроенные автомобильные заводы и плохо оснащенные ремонтные мастерские не могли исправить сложившееся положение. Отсутствовало необходимое оборудование, материалы, топливо.

Немногочисленные квалифицированные кадры рассеялись по стране. Необходимо было срочно решать судьбу тех немногих предприятий, которые были связаны с автомобильным производством.

В той исторической обстановке вряд ли можно было говорить о создании отечественного автомобилестроения, скорее – о восстановлении того, что еще сохранилось.

Руководители советского государства понимали, что в условиях экономической блокады со стороны высокоразвитых капиталистических стран рассчитывать на экономическую помощь в создании собственной автомобилестроительной отрасли не приходится.

Уже в начале 1920-х годов в России предпринимаются попытки в возобновлении выпуска отечественных автомобилей. 4 марта 1921 г. Миссия по восстановлению крупной промышленности при совете труда и обороны (СТО) под председательством В.В. Куйбышева приняла решение: «Признать принципиально необходимым постановку в России автомобилестроения в массовом масштабе».

Предлагалось закупать за границей готовые автомобильные шасси (с мотором) или машины в разобранном виде и осуществлять сборку на отечественных предприятиях. По мнению руководителей ВСНХ, это «Облегчит финансирование и подготовит кадры для будущего отечественного автозавода».

Единственным предприятием, способным начать производство автомобилей в тот период, был завод АМО1, накопивший опыт ремонта автомобилей «Уайт» американского производства.

За период с 1919 по 1923 г. на АМО был восстановлен 131 грузовой автомобиль марки «Уайт».

С 1918 по 1923 г. в цехах завода был произведен капитальный ремонт 230 трофейных автомобилей разных марок, средний ремонт 18 и текущий ремонт 67 автомобилей и 137 мотоциклов. К концу 1922 г. завод АМО изготавливал собственными силами около 75 % комплектующих частей грузовиков «Уайт».

Всего с 1921 по 1924 г. было отремонтировано (фактически наполовину построено заново) 219 автомобилей. В отдельных случаях грузовики оснащались деталями, узлами и агрегатами отечественной конструкции – коробками передач, шестернями и кожухами дифференциалов, кузовом, бензобаком, колесами.

Эти автомобили вошли в историю под названием «Уайт-АМО». За сравнительно короткий период руководителям АМО удалось наладить технологический цикл, а коллективу завода приобрести необходимый опыт. В 1923 г. во Всероссийском испытательном пробеге по маршруту Москва – Вышний Волочек – Москва (629 км) приняли участие две машины «Уайт МО».

По результатам пробега один из автомобилей был отмечен призом, а завод получил серебряный письменный прибор как награду за восстановительный ремонт ГРУ1 Автомобильный завод АМО («Автомобильное московское общество») был основан торговым домом «Кузнецов, Рябушинские и К» 2 августа (20 июля по старому стилю) 1916 г. Устав «Товарищества на паях автомобильного Московского общества» был утвержден 18 мая 1916 г. Рябушинскими планировалось развернуть на заводе производство лицензионного 1,5-тонного грузовика «Фиат-15 Тер» образца 1915 г. Первым директором завода был назначен Д.Д. Бондарев. Начатое в 1915 г. строительство к революции было выполнено на 95 %. 15 августа 1918 г. АМО был национализирован под предлогом срыва Рябушинскими условий контракта с военным ведомством. Завод успел собрать из итальянских сборочных комплектов 1317 грузовиков: в 1917 г. – 432 единиц, в 1918 г. – 779 единиц, в 1919 г. – 106 единиц. В 1919–1923 гг. завод занимался ремонтом грузовиков иностранных марок и налаживал производство моторов. Однако производственные мощности завода, техническое оборудование и отсутствие квалифицированных инженерных и рабочих кадров не позволяли приступить к самостоятельному производству отечественного автомобиля.

Вплоть до 1924 г. Основными видами работ были ремонтно-восстановительные. В 1922 г. завод в Филях выпустил пять первых советских автомобилей «Руссо-Балт» («Промбронь»).

Это был усовершенствованный вариант легкового автомобиля «Руссо-Балт» С24/40, выпускавшегося Русско-балтийским вагоноремонтным заводом в Риге в 1915 г. Автомобиль имел укороченную базу, модернизированную коробку передач, измененную конструкцию редуктора заднего моста, радиатора и выпускного коллектора.

Для освещения был установлен электрический генератор. Однако эти первые опыты не могли кардинально решить проблему массового производства отечественных автомобилей и поставку их народному хозяйству и вооруженным силам.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Автомобильная техника. Автомобильные войска. Автомобильная служба. М., -1982.
2. Брусянцев Н. В., Кашкаров М. В. Военно-автомобильный транспорт. М., -1929.

3. Матвеев В. И. Забытые и знаменитые. Кн. 1. Грузовики, спецмашины и автобусы в СССР. 1924–945 гг. СПб., 2003.

4. Матвеев В. И. История конструирования и производства грузовых автомобилей повышенной проходимости в СССР в период с конца 20-х до середины 40-х годов XX века: дис. ... канд. ист. наук. СПб., 2004.