

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ  
УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ  
«САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»  
(СПбГУ)**

**Транспортная инфраструктура Ленинграда в период блокады. 1941 – 1944 годы**

Выпускная квалификационная работа

по направлению 46.04.01 «История»

образовательная программа магистратуры ВМ.5543.2015 «История»

профиль: «Новейшая история России»

Выполнил

Студент II курса

дневного отделения

Чекалев-Демидовский Петр Сергеевич

Научный руководитель:

доктор исторических наук, профессор

Ходяков Михаил Викторович

Санкт-Петербург

2017

## **Оглавление**

Generating Table of Contents for Word Import ...

### **Введение**

**Актуальность проблемы.** Блокада Ленинграда в годы Великой Отечественной войны навсегда вошла и историю как одна из самых героических её страниц. Длившаяся три года, она была самой продолжительной из всех битв этой войны. За три года невероятных трудностей и лишений сотни тысяч жителей и защитников города погибли от голода, холода и массированных бомбардировок противника, но ничто не могло их сломить. Ленинград, не смотря ни на что, навечно остался несокрушимой крепостью, являя собой пример небывалой стойкости и героизма его защитников.

Продолжавшаяся почти 900 дней оборона блокированного города с несколькими миллионами оставшимися в нем жителей – уникальный феномен в истории войны. В борьбе с фашизмом жители города и оборонявшие его войска проявили мужество, стойкость и нестигаемую волю к победе, но в то же время испытали невыносимые сегодня страдания и лишения.

Огромные потери, понесенные в ходе битвы за Ленинград его защитниками, и численность жертв мирного населения характеризуют собой трагизм событий, связанных с обороной города. Общие безвозвратные потери советских вооруженных сил в борьбе за город составили около 980 тысяч человек<sup>1</sup>. В результате блокады от голода и болезней в городе умерло, по разным оценкам, от 400 тыс. до 1,5 млн. жителей. Величайшее мужество и героизм ленинградцев и защитников города позволили им не только отстоять Ленинград, но и разгромить осаждавшие его войска противника.

Основным фактором того, что Ленинград, не смотря ни на что, выстоял, в городе все 900 дней блокады продолжалась жизнь, стали сами ленинградцы. Жители Ленинграда продолжали трудиться, преодолевая все трудности, их усилия опирались на поддержку всей страны.

---

<sup>1</sup> Ковальчук В. М. О жертвах блокадного Ленинграда //Военно-исторический архив. Вып. 6. 1999. С. 119.

Важнейшую роль в жизни города во время вражеской блокады сыграл транспорт – именно благодаря работе транспорта стала возможна доставка в блокированный город необходимых грузов, перевозка продовольствия и материалов внутри блокадного кольца. Решающую роль сыграли коммуникации Ленинграда, связывавшие его с Большой землей.

Главная особенность обороны Ленинграда состояла в том, что город и его окрестности были окружены вражескими войсками, основные пути снабжения города с Большой земли были перерезаны. Трудно предположить судьбу жителей города и воинов Ленинградского фронта и Балтийского флота, если бы не было Ладожской Дороги жизни, прочно связавшей Ленинград со страной. Невозможно представить, как бы сложилась жизнь внутри блокированного города без автомобильного и электрического транспорта. На Автотранспортное управление Ленгорсовета и Трамвайно-троллейбусное управление Ленинградского городского Совета депутатов трудящихся легли все трудности по налаживанию и урегулированию работы транспорта в столь экстремальных условиях. Безусловно, автотранспортные части Ленинградского фронта внесли неоценимый вклад в работу всей транспортной инфраструктуры в целом, однако деятельность армейских транспортных подразделений в контексте этой работы рассматриваться не будет.

К сожалению, те, кто пишет об обороне Ленинграда, говорят о героизме ленинградцев, о помощи страны, но не всегда подчеркивают важную, решающую роль транспортных коммуникаций блокированного города, борьба за которые являлась одной из важнейших составных частей битвы за Ленинград. Важнейшим фактором в снабжении блокированного города стала знаменитая «Дорога жизни», по трассам которой в Ленинград было доставлено около 1,5 млн. тонн различных грузов, из которых более половины составляло продовольствие, и

эвакуировано около 1,2 млн. человек. Без Ладужской коммуникации невозможно было бы спасти сам Ленинград. Вместе с военными автомобилистами по ледовой трассе вели свои автомобили и гражданские, городские автотранспортники. К сожалению, об их подвиге во имя спасения Ленинграда в литературе сказано очень мало.

В июле-августе 1941 г. автотранспортники Ленинграда обеспечивали эвакуацию детей города в глубинные районы Ленинградской области, а затем реэвакуацию их из этих районов к железнодорожным станциям. Они делали все от них зависящее для возведения оборонительных рубежей на дальних и ближних подступах к городу, для переброски к местам оборонительного строительства тружеников Ленинграда, для подвоза боепитания, боевой техники и личного состава частей и подразделений к фронту и вывоза с передовой раненых бойцов и командиров. Работники авторемонтных предприятий вели восстановительный ремонт техники для предприятий города и многих воинских частей фронта.

Грузовой автомобильный транспорт Ленинграда за все 900 дней и ночей блокады не прекращал своей деятельности ни на минуту. В беспощадную блокадную зиму 1941-1942 гг. он оставался единственным видом городского транспорта, на плечи которого была возложена, казалось бы, непосильная ноша – обеспечение жизнедеятельности Ленинграда и его обороны. Эта работа была выполнена автотранспортниками с честью.

Работники Трамвайно-троллейбусного управления Ленгорсовета заставляли работать единственный оставшийся вид городского общественного транспорта – городской трамвай. Одним из символов стойкости города на Неве по праву можно считать простой ленинградский трамвай, который работал в осажденном городе всю блокаду, за исключением двухмесячного перерыва<sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup> Ленинградский трамвай 1941-1945. СПб., 1995. С. 13.

**Хронологические рамки.** В представленной работе рассматривается транспорт Ленинграда 1941-1944 гг. К городскому транспорту исследуемого периода следует отнести два основных типа – электрический транспорт (рельсовый и безрельсовый) и автомобильно-гушевой. К 1941 г. транспортная инфраструктура Ленинграда сложилась как цельный, отлаженный механизм, способный решить множество поставленных перед ним задач. 22 июня 1941 г. кардинально изменило цели и задачи работа транспорта, переведя его на военные рельсы. Городской транспорт стал выполнять задачи, полученные от Военного совета Ленинградского фронта, принимать участие в эвакуации населения Ленинграда и работах по обороне города. 8 сентября 1941 г. противник вышел к Ладожскому озеру, захватил Шлиссельбург и блокировал Ленинград с суши – началась блокада города. Были разорваны все железнодорожные и автомобильные коммуникации, сообщение с Ленинградом поддерживалось только по воздуху и Ладожскому озеру. Это кардинальным образом изменило всю устоявшуюся транспортную систему Ленинграда. И только после полного снятия блокады Ленинграда началось постепенное восстановление транспортной инфраструктуры города, переход к мирной, гражданской жизни.

**Структура работы.** Представленное исследование делится на четыре основных главы, четыре периода. Первая глава посвящена положению, структуре и составу транспорта города в довоенный период. Во второй главе рассматривается период с начала Великой Отечественной войны до начала зимних перевозок по Ладожскому озеру. Этот начальный этап войны и обороны города, когда Ленинград, как и вся страна, испытывал глубочайшие потрясения, отличается как от довоенного периода, так и от более позднего времени. Третьим периодом можно считать первую блокадную зиму 1941-1942 гг., поскольку именно этот этап стал переломным не только в работе автотранспорта, но и

жизни города в целом. Важнейшим фактором жизни города в этот период стала Дорога жизни – Военно-автомобильная дорога (ВАД) – 101, связывающая блокадный город с Большой землей. Кроме того, не прекращалась работа транспортников внутри города – несмотря на то, что весь электрический транспорт города прекратил свою деятельность, автотранспортники взвалили на себя весь пласт важнейших работ по перевозке продовольствия, грузов и эвакуации населения. Автомобильный транспорт города сильно видоизменился – многие машины использовались для военных нужд, часть была уничтожена, другая законсервирована. Из-за серьезных проблем с поставкой в город топлива особое распространение получила техника, работающая на угле, торфе или сухих дровах – газогенераторные автомобили. Безусловно, особенно важной частью этого периода является работа людей в таких тяжелейших условиях, что тоже отражено в представленном исследовании. Ну и, наконец, четвертый период – с весны 1942 г. до полного снятия блокады Ленинграда. В этот, безусловно, трудный для города период транспортники старались работать наиболее эффективно, ведь в дальнейшем им предстояло тяжелое восстановление транспортной системы города, подвижного состава, транспортных и ремонтных предприятий. Весной 1942 г. была восстановлена работа городского трамвая<sup>3</sup>, автотранспортники увеличивали количество перевезенных грузов. За довольно короткий период транспортная отрасль города быстро восстанавливалась и постепенно набирала предвоенные показатели. Все это было достигнуто только благодаря исключительному усердию и устремлениям людей, принимавших участие в восстановлении этой отрасли. Кроме того, в отдельной главе рассмотрены вопросы, связанные с работой ремонтно-восстановительных предприятий города.

**Степень изученности проблемы.** К сожалению, изданий,

---

<sup>3</sup> Ленинградский трамвай 1941-1945. С. 16.

полностью посвященных представленной теме, не существует. Многие работы так или иначе затрагивают рассматриваемый вопрос, но лишь частично, в различной степени. Примером этому могут служить монографии по истории блокадного Ленинграда таких известных авторов, как Г. Л. Соболева<sup>4</sup>, В. М. Ковальчука<sup>6</sup>. В некоторых исследованиях по истории транспорта содержатся данные, затрагивающие изучаемый вопрос, примером тому может служить работа И. В. Ковалева «Транспорт в Великой Отечественной войне»<sup>7</sup>. К сожалению, в этом издании очень мало сведений по г. Ленинграду, даже по исследуемому автором периоду – 1941-1945 гг. Существуют исследования отдельных видов транспорта, например книги «Ленинградский трамвай. 1941-1945»<sup>8</sup>, «80 лет автобусному движению в Санкт-Петербурге»<sup>9</sup>. Проблема этих книг заключается в узкой направленности, они рассматривают транспорт отдельно от социальных аспектов, показывают подвижной состав, технику в отрыве от истории, жизни города, населения.

За последние годы появилось несколько скрупулезных исследований по истории автомобильной техники в целом, однако они тоже затрагивают лишь часть исследуемого вопроса, посвящены скорее истории подвижного состава, нежели истории транспорта города в целом. Стоит отдельно выделить работу В. И. Матвеевко «Знаменитые и... забытые»<sup>10</sup>, в которой наиболее подробно и детально рассмотрены все технические нюансы и детали техники. Изданная в 2016 г. новая

---

<sup>4</sup> Соболев Г. Л. Ленинград в борьбе за выживание в блокаде. Книга первая: июнь 1941 – май 1942. СПб., 2013.

<sup>5</sup> Соболев Г. Л. Ленинград в борьбе за выживание в блокаде. Книга вторая: июнь 1942 – январь 1943. СПб., 2015.

<sup>6</sup> Ковальчук В. М. Магистралю мужества. 1941-1944. СПб., 2001.

<sup>7</sup> Ковалев И. В. Транспорт в Великой Отечественной войне (1941-1945 гг.). М., 1981.

<sup>8</sup> Ленинградский трамвай 1941-1945 гг.

<sup>9</sup> 80 лет автобусному движению в Санкт-Петербурге. СПб., 2006.

<sup>10</sup> Матвеевко В. И. Знаменитые и... Забытые. СПб., 2012

книга «90 лет с любимым городом»<sup>11</sup> проливает свет на многие вопросы, до этого не освещенные в других изданиях, но узкая направленность представленной работы (автобусная техника) не позволяет рассмотреть транспортную инфраструктуру города в целом. К сожалению, специально вопросами транспорта Ленинграда никто из исследователей не занимался, поэтому представленная тема на данный момент изучена крайне мало и нуждается в детальном и скрупулезном исследовании. Необходимо рассматривать все факты и детали, относящиеся к затронутой тематике, вместе, ведь изучение вопроса в отрыве от отдельных социальных аспектов не позволяет объективно судить об этой теме в целом.

**Источниковая база** представленной работы весьма разнородна. Практически все названные выше исследования по данной теме затрагивают техническую сторону вопроса, то есть историю подвижного состава в отрыве социальных аспектов. Только в архивных фондах и сборниках документов можно найти сведения, отражающие социальную сторону работы автотранспорта, работу конкретных людей. Именно на архивные материалы сделан упор в представленном исследовании, основная масса документов, большинство из которых впервые вводятся в научный оборот, почерпнута из фондов Центрального государственного архива Санкт-Петербурга (ЦГА СПб). Два основных фонда, использовавшихся при написании работы – фонды Ленинградского городского совета депутатов трудящихся (Ф. 7384) и Ленинградского управления автомобильного транспорта (Ф. 9838). В них содержатся документы и материалы, посвященные работе автомобильного транспорта Ленинграда в исследуемый период – приказы, докладные записки, отчеты, переписка руководителей и начальников различных уровней, сметы, документы о распределении подвижного состава, создании новых организаций, структур.

---

<sup>11</sup> 90 лет с любимым городом. К юбилею регулярного автобусного движения в Санкт-Петербурге. СПб., 2016.



Кроме того, в работе использованы материалы Центрального государственного архива научно-технической документации Санкт-Петербурга (ЦГАНТД СПб). Особую роль в представленном исследовании сыграли материалы из фондов Ленинградского филиала государственного института проектирования автотракторных заводов (Ф. 158), Ленинградского филиала Всесоюзного научно-исследовательского института промышленного транспорта (Ф. 270) и Ленинградской лесотехнической академии им. С. М. Кирова (Ф. 236). В этих фондах представлены разработки новых конструкций транспортного оборудования, материалы о создании самих автомобилей и сопутствующей инфраструктуры, технические условия для производства, отчеты, чертежи, схемы. Эти данные позволяют шире взглянуть на представленную проблематику, вопросы разработки, производства и обслуживания транспорта в Ленинграде можно детально представить именно благодаря таким материалам.

В Центральном государственном архиве историко-политических документов Санкт-Петербурга (ЦГАИПД СПб) автором рассмотрены документальные материалы фондов Ленинградского городского комитета ВКП(б) (Ф. 25), Ленинградского областного комитета ВКП(б) (Ф. 24), Управления автомобильного транспорта исполкома Ленгорсовета (Ф. 1871). В указанных фондах представлены важнейшие решения в отношении развития автотранспортной индустрии города, а именно доклады секретарям Ленгоркома ВКП(б), приказы, справки, докладные записки. Фонды первичных организаций ВКП(б) авторемонтных заводов, таксомоторных парков (Ф. 1762, 5768, 3105) позволяют детально изучить одну из сторон жизни служащих предприятий и организаций автотранспортной сферы, работы автотранспорта в целом. В основном это стенограммы и протоколы заседаний первичных партийных организаций.

Помимо архивных материалов при написании работы автором

использовались сборники документов, газеты, техническая литература, справочные материалы, разнообразные брошюры. Газетные данные позволяют детальнее понять социальные стороны работы автотранспорта, в выпусках многотиражек освещались новости, касающиеся деятельности грузовых парков города, критика в адрес некомпетентных работников, планы для дальнейшего развития. Кроме того, именно в периодической литературе содержится много сведений о легковом транспорте города, таксомоторных парках, работе конкретных авторемонтных предприятий. Некоторые сведения, почерпнутые в газетах, автору не удалось обнаружить в других источниках.

Наиболее важным направлением представленного исследования является рассмотрение всех основных материалов, источников и составляющих данной темы для составления наиболее подробной и яркой картины.

**Цель данного исследования** – всестороннее детальное изучение транспортной инфраструктуры Ленинграда, всех аспектов этого вопроса – социального, экономического, технического, политического. Для достижения поставленной цели необходимо рассмотреть отдельно основные виды транспорта, работавшего в исследуемый период в Ленинграде. Нельзя забывать и о смежных, но неотделимых от автотранспорта вопросах.

Рассмотрение этих проблем необходимо для полноценного и комплексного исследования представленной темы. Основная задача исследования состоит в том, чтобы совместить и объединить разнородные факты и данные для получения наиболее полного и точного представления о транспортной инфраструктуре блокадного Ленинграда. Успешное решение поставленной задачи в свою очередь может дать возможность судить и о других, близких к представленной теме аспектах.

**Объект исследования** – социальные аспекты жизни Ленинграда,

городского населения в 1941–1944 гг. **Предмет** – работа транспорта и связанных с ним предприятий, организаций города Ленинграда в период блокады и Великой Отечественной войны.

**Новизна** работы заключается в том, что подобный комплексный подход к изучению истории транспорта не применялся ранее, что делает саму работу полезной для широких кругов исследователей и не имеющей аналогов в историографии. Таким образом, можно говорить о возможности и необходимости продолжения дальнейшего исследования представленной темы.

## **Глава 1. Структура, управление и состав городского транспорта к началу Великой**

## **Отечественной войны.**

В СССР все виды транспорта являлись составными частями единой транспортной системы и представляли собой государственную социалистическую собственность. Исключения составляли, пожалуй, только индивидуальные легковые автомобили, принадлежавшие частным лицам в качестве личной собственности. Но в то же время следует отметить, что в довоенный период легковые автомобили в частном пользовании практически отсутствовали, подавляющее большинство такой техники принадлежало различным организациям, предприятиям и использовалось в качестве служебного транспорта. Автомобиль можно было получить в личную собственность в качестве премии, например, за ударный труд, но это были скорее единичные случаи.

Вся экономическая система в СССР в 1930-е гг. была ориентирована преимущественно на производство средств производства, кроме того – на оборонные нужды. Поэтому абсолютное большинство оборудования, техники и сопутствующих промышленных изделий, производящихся в СССР, было «коммерческого» назначения. Социалистическая собственность на средства производства полностью отменяла всякую возможность иметь в личной собственности подобную технику, соответственно всеми вопросами, касающимися транспорта, занималось непосредственно государство.

Основная масса перевозок населения в Ленинграде (до 90%) обслуживалась городским трамваем и сравнительно небольшая часть пассажиров перевозилась троллейбусами (2.7%) и водным путем (0.3%). Трамвайное движение значительно опережало любой другой транспорт и по количеству перевезенных пассажиров, и по единицам подвижного

состава. К 1941 г. в 10 трамвайных парках (им. Блохина, Володарского, Калинина, Коняшина, Котлякова, Леонова, Скороходова, Смирнова, парке Кировского района и Грузовом), 20 тяговых электрических подстанциях и в других подразделениях Трамвайно-Троллейбусного Управления при Ленгорисполкоме (ТТУЛ) работало свыше 21 тысячи человек. Накануне войны «ежедневно по 42 маршрутам курсировали 750-800 поездов, доставлявших к месту работы и учебы, домой и на вокзалы, в театры и на стадионы свыше 3 млн. жителей и гостей города»<sup>12</sup>.

Троллейбус, появившийся на улицах Ленинграда в 1936 г., был самым молодым видом городского транспорта. К 1939 г. было открыто уже 4 троллейбусных маршрута, на которые выходило до 76 машин<sup>13</sup>. Нужды троллейбусного хозяйства города обслуживал единственный троллейбусный парк, в котором работало 800 человек.

Кроме трамвайных и автобусных парков в системе ТТУЛ было и ремонтное предприятие – вагоноремонтный завод (ВАРЗ). Ремонтный завод переехал весной 1934 г. с территории трамвайного парка имени Леонова в новые, отстроенные корпуса на улице Чугунной, 2. На завод, выпускавший и ремонтировавший трамвайные вагоны, была также возложена задача сборки автобусов и троллейбусов.

Трамваи были дешевле в эксплуатации, надежнее и вместительнее троллейбусов и автобусов, однако у автомобильного (автобусного) транспорта было огромное преимущество – высокая мобильность. Этот фактор стал одним из решающих при выборе направления развития транспорта в городе, и, как показал опыт войны, вполне оправданно.

Автобусное движение Ленинграда к началу Великой Отечественной войны стало одним из основных видов общественного транспорта, но далеко не самым массовым - на все виды городских пассажирских

---

<sup>12</sup> Ленинградский трамвай 1941-1945. С. 13.

<sup>13</sup> Троллейбус, трамвай, автобус, такси. Справочник пассажирского движения Ленинградского городского транспорта. М., 1939. С. 7-10.

перевозок приходилось в среднем в год 447 поездок на человека, однако на автомобильный транспорт (автобус) приходилось только 30 поездок на человека в год. Иными словами, удельный вес автомобильного транспорта в общем объеме городских пассажирских перевозок составлял всего 7%<sup>14</sup>.

С самого начала своего существования автотранспортное хозяйство города находилось в ведении Транспортного подотдела Отдела коммунального хозяйства Ленгорисполкома. В 1930 г. Транспортный подотдел был преобразован в Ленинградский коммунальный транспортный трест «Ленкомтранс», которому были подчинены все транспортные учреждения города: грузовые, автобусные и конно-гужевые парки. В июле 1933 г. трест был преобразован в Транспортное управление Ленинграда с прямым подчинением Ленгорисполкому. Таким образом, все виды автомобильного транспорта для удобства руководства были сконцентрированы в одном управлении.

19 мая 1936 г. решением Ленинградского городского Совета рабочих, крестьянских и красноармейских депутатов на основе ГУЛ было организовано Автомобильно-транспортное управление при Ленгорисполкоме (АТУЛ), в состав которого вошли автохозяйства трестов "Ленторгтранс", "Автогужтранс", "Союзтранс", бытовая, складская и строительная конторы. В мае 1938 г. в его составе были образованы тресты грузовых перевозок «Ленавтогужтранс» и пассажирских перевозок «Ленавтотранс». Последний включил в себя два автобусных и четыре таксомоторных (три легковых и один грузовой) парка Ленинграда, а кроме того – Центральные авторемонтные мастерские (ЦАРМ) на Огородном переулке, д. 19 и кузовные мастерские на Земледельческой улице, д. 5 (будущий Ленинградский авторемонтный завод №2).

Автобусное движение было и в Кронштадте, где до 1936 г.

---

<sup>14</sup> Материалы научно-технической конференции работников автотранспорта Ленинграда. Л., 1948. С. 6.

располагался филиал треста «Ленавтотранс». На основании постановления Президиума Ленсовета от 23 июля 1936 г. «Ленавтотранс» был обязан передать все имущества Кронштадтского автобусного филиала Кронштадтскому Горкомхозу «ввиду окончания строительства гаража ... и образования собственного автохозяйства»<sup>15</sup>. На балансе предприятия числилось 6 автобусов, которые и эксплуатировались в Кронштадте, а также большое количество запасных частей, оборудования и материалов для ремонта<sup>16</sup>.

После переименования в 1936 г. Транспортного управления Ленсовета (ТУЛ) в Автомобильное транспортное управление Ленгорисполкома (АТУЛ) началось массовое реформирование и развитие автобусного хозяйства города. Если на всех маршрутах Ленинграда 1936 г., не считая загородных, использовалось более 200 автобусов<sup>17</sup>, то во втором квартале 1941 г. среднемесячное количество машин составило уже 469 единицы, которыми было перевезено 27 262 тыс. пассажиров<sup>18</sup>. Автобусные маршруты города сильно изменились. Их стало 29 вместо 18, часть их стала функционировать в г. Пушкине и Петергофе. На начало 1939 г. протяженность маршрутов Ленинградского автобуса составляла 347 км, на сентябрь 1939 г. - 405 км.

Кроме того, в городе в довоенный период появились маршрутные такси, обслуживаемые автобусами малого класса<sup>19</sup>. Цены на маршрутные такси были в несколько раз больше, чем на автобус. Работать эти маршруты начинали не как автобусные, в 6-7 часов утра, а

---

<sup>15</sup> ЦГА СПб. Ф. 285. Оп. 28. Д. 92. Л. 22.

<sup>16</sup> Там же. Л. 28.

<sup>17</sup> Справочник пассажирского движения в Ленинграде. Трамвай. Автобус. Такси. Речной флот. Л., 1936. С. 6-75.

<sup>18</sup> ЦГА СПб. Ф. 9838. Оп. 1. Д. 2. Л. 20.

<sup>19</sup> Троллейбус, трамвай, автобус, такси. Справочник пассажирского движения Ленинградского городского транспорта. С. 109-110.

в 9.00 и 9.30<sup>20</sup>. Вероятно, эти маршрутные линии были созданы для разгрузки других видов транспорта на особенно популярных направлениях.

Важно обратить внимание на тот факт, что только к 1939 г. автобусное хозяйство стало рентабельным, начало приносить прибыль государству. До этого оно было убыточным<sup>21</sup>. Такого успеха удалось добиться благодаря улучшению организации перевозок, подготовке профессиональных работников, улучшению и модернизации самого подвижного состава. Перед самой войной, в апреле 1941 г., была введена сдельная оплата труда водителей, которая стала зависеть от количества наезженных километров – такое изменение тоже повысило эффективность автобусного транспорта. Повышение производительности труда заключалось в увеличении ресурса техники между плановыми ремонтами, экономии горюче-смазочных материалов, сокращении расхода материалов, запасных частей, а кроме того в безаварийной работе, что предполагало строгое соблюдение правил дорожного движения. 1941 г. парк автобусов в СССР насчитывал 15 600 единиц<sup>22</sup>.

В городских пассажирских перевозках малый, но очень важный сегмент составляли легковые и грузовые такси. Если в сельской местности жители повсеместно пользовались гужевым транспортом, то в городе к концу 30-х гг. этот способ перевозок уходил на второй план. Администрация Ленинграда, стараясь поднять имидж и внешний вид города, всячески вытесняла «гужеви́ков», даже внешний вид автомобилей был под строгим контролем.

Таксомоторный парк треста «Ленавтотранс», подчиняющийся Автотранспортному управлению при Ленгорисполкоме (АТУЛ), в

---

<sup>20</sup> Троллейбус, трамвай, автобус, такси. Справочник пассажирского движения Ленинградского городского транспорта. С. 101.

<sup>21</sup> 80 лет автобусному движению в Санкт-Петербурге. Альбом. С. 24.

<sup>22</sup> Гудков В. А. Автомобильные пассажирские перевозки. Волгоград, 1986. С. 9.



первой половине 1930-х гг. имел уже солидный автопарк, состоявший преимущественно из автомобилей марки Форд<sup>23</sup>. Однако такси в тот период времени использовались исключительно различными государственными учреждениями и организациями. Один из работников таксомоторного парка по фамилии Матюк говорил следующее: «В то время когда машины должны быть действительно на службе у населения, они часами без дела стоят у подъездов, а прибывающие с подъездов пассажиры попадают в мародерские лапы извозчиков, которые сдирают шкуру с приезжих, так как гостранспорта для этой цели нет, а гостакси как таковое существует только на бумаге и не отвечает своему названию, а всецело является закрытым распределителем для Госучреждений»<sup>24</sup>. Другой работник того же автопарка Кабировский подтверждал слова Матюка, приводя в пример ситуацию с распределением недавно полученной партии автомобилей в количестве 25 единиц, 5 из которых сразу же были закреплены за определенными учреждениям. Кабировский предлагает «поставить перед соответствующими организациями вопрос о прекращении разбазаривания машин и об откреплении таковых от Госучреждений»<sup>25</sup>.

Такси работали не только в самом Ленинграде, но и в Кронштадте – например зимой 1931 г. там остались (по-видимому, доставив туда пассажиров из Ленинграда) и не работали 9 дней из-за заносов на тракте между Ораниенбаумом и Кронштадтом 6 машин таксомоторного парка треста «Ленкомтранс»<sup>26</sup>. Стоит отметить, что старые, отслужившие свой срок автомобили из таксомоторного парка списывались и поступали в распоряжение «Облдортранса»<sup>27</sup>. Конечно, предполагались и капитальные ремонты техники, как на специальных авторемонтных

---

<sup>23</sup> ЦГА ИПД. Ф. 3105. Оп. 1. Д. 1. Л. 25.

<sup>24</sup> Там же. Л. 15.

<sup>25</sup> Там же.

<sup>26</sup> Там же. Л. 1-2.

<sup>27</sup> Там же. Д. 2. Л. 3.

предприятиях, так и силами таксомоторного парка. Стоимость капитального ремонта в условиях автопарка составляла 3112 руб<sup>28</sup>. Однако качество таких ремонтов было крайне низкое, о чем указывается даже на страницах газеты авторемонтного завода: «Борьба за качество авторемонта на нашем заводе ведется слабо. В июле мы имели возврата по вине завода 9 машин, а на 20 августа имеем уже 13 машин возврата»<sup>29</sup>. Существовали и негосударственные авторемонтные мастерские – например водитель Почуев, который «в пьяном виде попал в аварию»<sup>30</sup>, для того, чтобы скрыть это происшествие от начальства, собирался поменять разбитое стекло в частной мастерской.

Постепенно таксомоторное хозяйство города развивалось – «Ленкомтранс» заказывал в «Гипроавтотрансе» проектировку гаража на «300 автомобилей такси»<sup>31</sup>. Но по состоянию на 1940 г. на одного жителя города приходилось 3 км пробега в год – цифра небольшая, но объяснимая – в том же году насчитывалось всего только 194 автомашины такси<sup>32</sup>.

Существовали в городе и так называемые «грузотакси», подвижной состав которых в основном состоял из грузовых автомобилей малого класса – грузоподъемностью 1.5 тонны. Они могли быть наняты гражданами для перевозки различных частных грузов по городу и области. В 1940 г. таких машин было 171 шт., на 100 жителей приходилось 9 поездок в год<sup>33</sup>. Для граждан были некоторые сложности в использовании таких такси – все машины грузотакси были обязаны при выезде за черту города, на общем основании для грузового транспорта, заезжать за получением попутного груза в Трактовые

---

<sup>28</sup> ЦГА ИПД. Ф. 3105. Оп. 1. Д. 2. Л. 3.

<sup>29</sup> За качество авторемонта. 1934. 26 авг.

<sup>30</sup> ЦГА ИПД. Ф. 3105. Оп. 1. Д. 2. Л. 3.

<sup>31</sup> ЦГА НТД. Ф. 270. Оп. 1-1. Д. 2. Л. 10-16

<sup>32</sup> ЦГА СПб. Ф. 7384. Оп. 29. Д. 36. Л. 3-4.

<sup>33</sup> Там же.

конторы НКАТ. От этой обязанности заезда не освобождались даже те грузотакси, которые нанимались населением на стоянках на условиях покилометрового расчета. Однако и эту трудность до войны удалось устранить – Начальник Управления эксплуатации автотранспорта гг. Москвы и Ленинграда НКАТ РСФСР товарищ Петров, М. М., принял решение, в соответствии с которым «грузотакси с 8 апреля 1941 г. получили право выезжать из города без допзагрузки, однако остались обязаны заезжать за грузом в случае возвращения в город порожняком»<sup>34</sup>. И действительно, грузотакси не могут рассматриваться как грузовые машины, это скорее такси, и «гражданские, нанимая такси, имеют право предъявлять к ним требования срочной доставки их груза, не отрывая у них излишнего времени, с которым сопряжены заезды за попутным грузом, оформлением перевозки, или согласованием права порожнего проезда при отсутствии попутного груза»<sup>35</sup>.

Конечно, весь подвижной состав автомобильного транспорта довоенного Ленинграда отследить невозможно – огромное количество техники принадлежало многочисленным предприятиям и организациям города. Однако, поскольку абсолютное большинство автотранспорта принадлежало и подчинялось непосредственно АТУЛу и, соответственно, Ленинградскому городскому Совету депутатов трудящихся, различная ведомственная техника никак не может изменить сложившуюся картину транспортной инфраструктуры города.

---

<sup>34</sup> ЦГА СПб. Ф. 9838. Оп. 1. Д. 2. Л. 24.

<sup>35</sup> Там же.

## **Глава 2. Транспорт города с начала Великой Отечественной войны до зимы 1941-1942 гг.**

### **§ 1. Электрический транспорт Ленинграда с начала Великой Отечественной войны до зимы 1941-1942 гг.**

23 июня 1941 г. в Трамвайно-троллейбусном управлении началась мобилизация работников в армию. Из числа призванных в РККА в 1941-1944 гг. (3.731 чел.) большинство (2.981 чел.) ушло на фронт в первые месяцы войны. В 1941 г. в армии и добровольческих формированиях оказалось около 4,5 тысяч рабочих и служащих ТТУЛ<sup>36</sup>. С первых дней Великой Отечественной войны работа ленинградского трамвая была подчинена интересам фронта. Помимо обычных пассажирских вагонов в трамвайных парках ТТУЛа были и грузовые трамваи, которые стали активно применяться для перевозки боеприпасов, сырья и топлива. Началась эвакуация оборудования в глубокий тыл, на трамвайных платформах к станциям железных дорог подвозили тяжелые станки, машины, механизмы.

Одним из первых указаний начальника Трамвайно-троллейбусного управления Михаила Хрисанфовича Сороки был приказ о подготовке вагонов для перевозки раненых. Несколько десятков трамваев были переоборудованы в санитарные – в салонах были установлены специальные кронштейны для носилок в три яруса, окна вагонов тщательно задрапировывались шторами и щитками для

---

<sup>36</sup> Ленинградский трамвай 1941-1945. С. 13.

светомаскировки. В вагоне были поставлены отопительные приборы, бачки с кипяченой водой. Водители и кондукторы, обслуживавшие эти поезда, прошли специальный курс обучения<sup>37</sup>.

В мастерских Службы пути трамвайщики наладили производство противотанковых «ежей», а парке имени Смирнова делали противотанковые препятствия из колесных пар вагонов. Такие препятствия успешно применялись на Лужском оборонительном рубеже, на других участках фронта, позднее их установили в районе Лигова, на проспекте Стачек, на Средней Рогатке, на Международном проспекте. На Вагоноремонтном заводе № 2, находившемся на территории трамвайного парка имени Леонова, организовали серийный выпуск противотанковых и противопехотных мин<sup>38</sup>.

С сентября 1941 г. вся территория города стала подвергаться артиллерийским налетам и авиационным бомбежкам. Только за двенадцать дней ноября 1941 г. были повреждены сорок участков трамвайной линии. В отдельные дни аварийно-восстановительные бригады выезжали по 40 – 45 адресам. А за все время блокады было 1050 непосредственных попаданий в объекты трамвайного хозяйства, но всякий раз движение транспорта возобновлялось<sup>39</sup>.

С июля по декабрь 1941 г. воинским частям было подано 2 тысячи трамвайных вагонов. В них было перевезено четверть миллиона солдат и офицеров. В июне-сентябре 1941 г. на оборонно-строительных работах вокруг Ленинграда было занято 700 тысяч человек. Четыре тысячи трамваев возили их на оборонительные рубежи.

Для тушения пожаров, приготовления бетона на строительстве оборонных рубежей, укрытия памятников и др. целей трамваем было перевезено 67500 кубометров песка из ближайших карьеров<sup>40</sup>.

---

<sup>37</sup> Сорока М. Х. Фронтной трамвай. Л., 1986. С. 6-8.

<sup>38</sup> Годес Я. Г. Этот новый старый трамвай. Л., 1982. С. 105.

<sup>39</sup> Там же. С. 106.

<sup>40</sup> Сорока М. Х. Фронтной трамвай. С. 14.

Трамвайщики прокладывали новые пути к промышленным предприятиям, железнодорожным станциям. Некоторые участки пути в городе переоборудовались так, чтобы по ним могли ходить не только трамваи, но и железнодорожные составы. В черте города действовал только один железнодорожный мост через Неву. При сильно возросшем потоке грузов пропустить все эшелоны по одному мосту было невозможно. Тогда было решено приспособить трамвайные пути, проложенные на соседнем с железнодорожным Володарском мосту, для пропуска эшелонов. Группа инженеров сделала специальные переходы, позволяющие переводить поезда с железнодорожной линии на трамвайную. По ночам, когда трамваи переставали курсировать, по Володарскому мосту начиналось интенсивное движение железнодорожных составов<sup>41</sup>.

Выполнению заказов фронта трамвайщики уделяли все больше внимания, в то же время они не сокращали объема пассажирских перевозок. Трамвай был и оставался наиболее массовым видом общественного транспорта, а кроме того запасы автомобильного топлива к ноябрю 1941 г. подходили к концу<sup>42</sup>. Встал вопрос о полном прекращении автобусных перевозок с 20 октября<sup>43</sup>. Сложившаяся к ноябрю ситуация с автотранспортными перевозками была катастрофической, весь пассажиропоток ложился на городской электрический транспорт.

К концу ноября 1941 г. перерывы в трамвайном и троллейбусном движении участились. Не только бомбардировки и артобстрелы были тому причиной – для непрерывного движения электротранспорта не хватало электроэнергии. По решению горисполкома от 9 декабря 1941 г. 8 трамвайных маршрутов были упразднены<sup>44</sup>.

---

<sup>41</sup> Сорока М. Х. Фронтной трамвай. С. 8.

<sup>42</sup> ЦГА СПб. Ф. 9838. Оп. 1. Д. 3. Л. 73.

<sup>43</sup> Там же. Л. 55.

<sup>44</sup> Соболев Г. Л. Ленинград в борьбе за выживание в блокаде. Книга первая: июнь 1941 – май 1942. С. 275.

8 декабря 1941 г. трамвайное движение было остановлено. Дежурный инженер Энергослужбы записал в своем журнале: «Подача электроэнергии прекратилась утром 08.12.1941. Движение не возобновлялось». Вышедшие в этот день 52 поезда трамвая остались на линии, остались на линии и ряд троллейбусных машин<sup>45</sup>. Отныне люди передвигались на работу и с работы пешком.

Часть работ по перевозкам, выполненных ТТУЛ, отразились в журнале боевых донесений штаба МПВО Трамвайно-троллейбусного управления: «В течение первого года войны под перевозку войск было подано 2006 вагонов, перевезено 250 тысяч бойцов, для перевозки раненых предоставлено 3994 вагона. За четыре месяца 1941 г. подано 388 вагонов для перевозки почты, только за июль — сентябрь около 4000 вагонов подано для ленинградцев, уезжавших на оборонные работы. Во втором полугодии 1941 г. перевезено 2300 тонн военных грузов и для тушения пожаров 76636 кубометров песка»<sup>46</sup>.

К сожалению, работа электротранспорта сильно ограничена, особенно ярко эти ограничения видны при использовании такого транспорта для перевозки грузов. Электрический транспорт может работать только там, где есть контактная сеть, а кроме того – трамвайные пути. Поэтому городской электротранспорт смог выполнить лишь отдельные задачи, возложенные на транспорт города.

После остановки трамвайного движения в городе, работа трамвайщиков не прекратилась. Ремонтировались вагоны, поддерживалась в рабочем состоянии материальная база, часть работников была отправлена на другие, нужные городу, работы.

---

<sup>45</sup> Годес Я. Г. Этот новый старый трамвай. С. 112.

<sup>46</sup> Там же. С. 107.

## **§ 2. Автомобильный транспорт Ленинграда с начала Великой Отечественной войны до зимы 1941-1942 гг.**

С началом военных действий все предприятия и подразделения Автомобильно-транспортного управления при Ленгорисполкоме (АТУЛ) были целиком переключены на работу для нужд фронта. Началась массовая подготовка и передача автомашин и автобусов в Красную Армию, мобилизация людей, организация перевозок раненых переоборудованными санитарными автобусами, грузовые перевозки как для фронта непосредственно, так и для нужд обороны в тылу; организация мастерских по ремонту боевых машин Красной Армии; перевозка детей и населения в порядке эвакуации и т.д.

Еще 27 марта 1941 г. секретарям Ленинградского обкома ВКП(б) Жданову, Штыкову, Воротову, Бумагину, Никитину, председателю исполкома областного Совета депутатов трудящихся Соловьеву была направлена докладная записка об обеспечении мобилизационных поставок в армию автотранспорта, лошадей и обоза. «Наряды по укомплектованию частей Красной Армии из ресурсов Ленинградской области по конскому составу были выполнены на 78%, по легковым машинам – на 57%, по грузовым – на 69%, по тракторам на 68,5%. ... Технические неисправности резко снизили процент годных к поставке в армию автомашин и тракторов. Большинство автохозяйств области не имели на поставляемые автомашины и тракторы необходимого комплекта запасных частей, инструмента и принадлежностей, а также запаса бензина для отправки автомехтранспорта в воинские части. ... По данным областной Госавтоинспекции из 5.682 грузовых машин, имеющих в области на 1 января 1941 г. к 1 и 2 категории (годных для



поставки в армию) отнесено только 3.634 машин, причем около половины из них, технически неисправные и требуют ремонта. Из 1.060 легковых машин только 319 машин являются годными для поставки в армию»<sup>47</sup>. Ситуация с транспортом, подлежащим мобилизации в самом Ленинграде, выглядела несколько лучше.

23 июня 1941 г. были внесены изменения в работу такси. Согласно указанию Ленгорисполкома, «эксплуатация машин ... таксомоторного парка была прекращена с 23 июня с.г., за исключением выполнения многочисленных спец-нарядов, как-то: обслуживание сберкасс, Горвоенкоматов, Райвоенкоматов МПВО города и района и т.д.»<sup>48</sup>.

Буквально через неделю после начала войны, 29 июня 1941 г., Автотранспортным управлением было мобилизовано в автохозяйствах города 60 автомашин и направлено в Боровичи, Малую Вишеру, Старую Руссу и Лычково. Среди них было 39 автобусов, снятых с городских маршрутов, и 21 грузовик<sup>49</sup>. Техника была отправлена с большим запасом горючего и расходными материалами для продолжительной работы. Подобные передачи транспорта были не единичными случаями, так, например, 11 июля, согласно решению Исполкома Ленгорсовета, в г. Валдай для перевозки детей было отправлено 30 автобусов и 15 грузовых такси, 19 июля – 24 автобуса в г. Крестцы и 29 июля – 24 грузотакси в Лычково<sup>50</sup>.

Вся техника, откомандированная для работы в Ленинградской области, была призвана решить важную задачу, поставленную перед АТУЛ Советом Народных Комиссаров СССР. Она заключалась в необходимости участия в эвакуации из Ленинграда 400 тысяч детей<sup>51</sup>. Железнодорожные эшелоны вывозили воспитанников ленинградских

---

<sup>47</sup> ЦГА ИПД СПб. Ф. 24. Оп. 2А. Д. 177. Л. 96.

<sup>48</sup> ЦГА СПб. Ф. 9838. Оп. 1. Д. 3. Л. 5.

<sup>49</sup> Там же. Л. 3.

<sup>50</sup> Там же. Л. 8.

<sup>51</sup> ЦГА СПб. Ф. 7384. Оп. 17. Д. 443. Л. 103.

детских садов и детских домов в южные и юго-западные районы Ленинградской области, а также на станции Старая Русса, Малая Вишера, Лычково, Боровичи. На АТУЛ же возлагалась сложная задача по перевозке детей от железнодорожных станций вглубь области.

При выезде за черту города, на общем основании для грузового транспорта, машины были обязаны заезжать за получением попутного груза в Трактовые конторы НККАТ<sup>52</sup>. 4 июля 1941 г. заместитель начальника АТУЛа Курдин пишет заместителю председателя Исполкома Ленгорсовета товарищу Манакову «о нецелесообразности догрузки автомобилей, т.к. основной поток грузов идет в Ленинград для нужд фронта, соответственно из Ленинграда грузопоток минимален»<sup>53</sup>.

Эвакуация началась 2 июля 1941 г., но спустя всего лишь неделю ситуация на фронте резко ухудшилась – 9 июля нашими войсками был оставлен Псков и вскоре германские войска вторглись в Ленинградскую область. Районы эвакуации, считавшиеся безопасными, теперь оказались на направлении возможного вражеского наступления. Вскоре, 10 июля 1941 г., было принято решение о реэвакуации детей из опасных районов области<sup>54</sup>. Таким образом, перед АТУЛ была поставлена новая задача, прямо противоположная предыдущей – собрать ленинградских детей по местам их временного размещения и доставить к железной дороге для эвакуации в восточные районы страны.

Мероприятие требовалось организовать и провести безотлагательно – наступающая армия противника ставила под угрозу пребывание детей в указанных районах. В таких условиях автомобили, отправленные из Ленинграда в самом конце июня, безусловно, не могли справиться с огромным объемом перевозок. С этим следует связывать формирование новых колонн техники и их спешную отправку на работы по эвакуации.

---

<sup>52</sup> ЦГА СПб. Ф. 9838. Оп. 1. Д. 2. Л. 24.

<sup>53</sup> Там же. Л. 2.

<sup>54</sup> 90 лет с любимым городом. С. 30.

Начальником автоколонн и лицом, ответственным за мероприятие, был назначен директор Первого автобусного парка Гутцайт<sup>55</sup>.

Формирование второй по счету колонны началось ранним утром 11 июля на Конюшенной площади. К месту назначения ленинградские транспортники прибыли ранним утром 12 июля. Но именно в этот день немецкая танковая группа, прорвав оборону советских войск восточнее Острова и Пскова, устремилась к Луге, Шимску, Новгороду и Ст.Руссе.

Окончив работу в Старой Руссе, колонна была передислоцирована. Еще месяц спустя, доставив последнюю группу маленьких пассажиров в Боровичи, где их уже ждал эшелон, автоколонна Р. М. Гутцайта выдвинулась обратно в Ленинград. Утром 15 августа прибыли в Новгород, где автобусы должны были дозаправиться. Спустя несколько часов после ухода колонны город был сдан. За месяц и пять дней работы ленинградские транспортники вывезли из опасных районов более 75 тысяч детей, обеспечив их дальнейшую эвакуацию на восток<sup>56</sup>.

Многие автоколонны, отправленные работать в область, к осени 1941 г. оказались отрезанными от снабжения из Ленинграда. Исполняющий обязанности начальника АТУЛа Курдин даже посылал запрос уполномоченному военного совета Ленинградского фронта по воздушным сообщениям Петрову: «Во исполнение распоряжения исполкома Ленгорсовета об отправке запасных частей для автоколонн Автотранспортного Управления исполкома Ленгорсовета, находящейся в Новой Ладогe – прошу Вашего распоряжения о выделении транспортного самолета для отправки указанного груза, вместе с сопровождающим тов. Ротиным, К. Н.»<sup>57</sup>.

По заданию военного совета Северо-Западного фронта автотранспортники Ленинграда в конце лета - начале осени 1941 г.

---

<sup>55</sup> Пономарев Я. И. Но баранку не бросал шофер. Автотранспортники Ленинграда в Великой Отечественной войне. Л., 1988. С. 13.

<sup>56</sup> Пономарев Я. И. Но баранку не бросал шофер. С. 18.

<sup>57</sup> ЦГА СПб. Ф. 9838. Оп. 1. Д. 3. Л. 83.

перевозили к линии фронта целые воинские формирования. Так, на двух сотнях автомобилей из Ленинграда был доставлен к переднему краю обороны целый минометный полк со всем вооружением и техникой.

В августе 1941 г. по решению военного совета Ленинградского фронта в автобусных парках Ленинграда были сформированы две колонны автобусов с санитарным оборудованием для перевозки раненых. Начальником колонны от Первого автобусного парка был назначен Подобедов, от Второго автобусного парка – Шевелев И. Я<sup>58</sup>. Эти колонны общей численностью в 100 машин вместе с водительским составом были переведены в распоряжение медицинского управления Ленинградского фронта. Пассажирские перевозки в Ленинграде пришлось сократить до минимума.

Еще не окончилось активное наступление немецких и финских войск, еще не было сомкнуто вокруг Ленинграда блокадное кольцо, а через Ладожское озеро уже был организован сухопутный транспортный маршрут, обеспечивавшийся силами Северо-Западного речного пароходства и Ладожской военной флотилии. Эта артерия, еще не ставшая единственной, должна была обеспечить доставку в Ленинград военных грузов и эвакуацию гражданского населения из города. В Кобоне и Новой Ладоге, где оканчивались сухопутные маршруты, в конце лета 1941 г. скопилось несколько десятков тысяч эвакуированных ленинградцев. Дальнейшие маршруты их продвижения организованы не были. Эвакуированные стихийно рвались к железнодорожным станциям, а это около 30 километров. В пути они серьезно осложняли дорожную обстановку, а добираясь до станций, ставили в тупик железнодорожников, совершенно не готовых к такого количества пассажиров<sup>59</sup>.

Для упорядочения движения эвакуируемых с восточного берега

---

<sup>58</sup> Пономарев Я. И. Но баранку не бросал шофер. С. 24.

<sup>59</sup> 90 лет с любимым городом. С. 31.

Ладоги силами АТУЛа была организована автоколонна из 30 автобусов и 20 грузовиков<sup>60</sup>. Начальником колонны был назначен директор Первого грузового парка В. Н. Солдатов, механиком А. В. Епифанов.

8 сентября колонна вошла в Шлиссельбург. Задачей автоколонны была эвакуация населения, в первую очередь детей. Почти сразу после ухода последней машины из Шлиссельбурга в Волхов город пал. 8 сентября 1941 г. вокруг Ленинграда сомкнулось кольцо блокады<sup>61</sup>.

В Волхове автоколонна приступила к выполнению основной задачи. Было организовано постоянное курсирование машин в Кобону, где скопилось более 10 тысяч эвакуированных. Всех их нужно было перевести в Волхов к железнодорожной станции. Когда задача была выполнена, колонна приступила к вывозу ленинградцев из Новой Ладоги, куда теперь, уже более организованно, через Ладожское озеро доставляли эвакуируемых<sup>62</sup>.

Надо отметить, что все указанные выше перевозки и работы по эвакуации требовали значительных финансовых средств. 19 октября 1941 г. заместитель начальника управления Курдин писал заместителю председателя Ленгорисполкома Совета депутатов трудящихся Решкину: «По распоряжению исполкома Ленгорсовета, начиная с 2 сентября 1941 г. 20 грузовых машин и 30 автобусов откомандированы в район Шлиссельбурга для выполнения задания по эвакуации. В настоящее время указанные машины находятся в Новой Ладоге. Стоимость содержания указанных машин, согласно прилагаемого расчета за время с 21 сентября по 15 октября 1941 г., исходя из себестоимости – составляет – 450.700 рублей»<sup>63</sup>.

Конечно же, мероприятия по эвакуации населения были крайне важны и необходимы, целесообразность их не может быть поставлена

---

<sup>60</sup> ЦГА СПб. Ф. 9838. Оп. 1. Д. 3. Л. 40.

<sup>61</sup> Непокоренный Ленинград. Л, 1985. С. 89.

<sup>62</sup> 90 лет с любимым городом. С. 32.

<sup>63</sup> ЦГА СПб. Ф. 9838. Оп. 1. Д. 3. Л. 40.

под сомнение. Помимо мобилизации городского транспорта для эвакуации значительная часть техники была изъята для нужд Красной Армии. Кроме грузовой техники армии требовались автобусы, и в большом количестве – закрытые автобусные кузова изначально были рассчитаны не только для перевозки пассажиров, но и для эвакуации раненых. В задней части кузова у каждого автобуса располагалась дополнительная дверь, обычно эта дверь не использовалась, а предназначалась для погрузки раненых на носилках. Для санитарных перевозок обычный пассажирский автобус переоборудовался в санитарный. При таком переоборудовании пассажирские сидения должны были быть демонтированы, а вместо них устанавливались специальные кронштейны для крепления носилок. Кроме санитарного варианта, автобусы часто переоборудовались под различные специальные машины, например радиолокационные, штабные со специальным оборудованием.

Однако изъятие и передача автомобильной техники для нужд РККА, в полной мере оправданная и обоснованная, ставили организации, у которых этот транспорт изымался, в крайне тяжелое положение. 15 июля 1941 г. председателю Ленинградского городского совета депутатов трудящихся Попкову писали, что «после поставки машин в Красную Армию, автотранспорт АТУЛа сократился более, чем на 50% и составляет ныне 140 машин. Помимо поставок в Красную Армию по основному мобплану, изъятие машин из хозяйств АТУЛа продолжает систематически иметь место на основании отдельных распоряжений руководства Исполкома Ленгорсовета и др. организаций, причем такой порядок может привести к тому, что АТУЛ останется совершенно без транспорта»<sup>64</sup>.

И действительно, если учесть, что в 1 автобусном парке треста «Ленавтотранс» числилась 241 списочная единица автобусов, а во 2

---

<sup>64</sup> ЦГА СПб. Ф. 9838. Оп. 1. Д. 3. Л. 7.

автобусном парке – 182 единицы<sup>65</sup>, то подобная убыль подвижного состава крайне отрицательно скажется на работе всего предприятия. Начальник Автотранспортного управления Ленгорисполкома С. П. Броварский рапортовал, что «в связи со снятием с линии указанных автобусов, выручка по тресту Ленавтотранс уменьшилась вдвое и трест оказался в таком тяжелом финансовом положении, что не в состоянии выплатить зарплату и оплатить счета за бензин и резину»<sup>66</sup>.

Оставшиеся в городе машины все равно выполняли военные заказы. «Из резерва Председателя Исполкома Ленгорсовета т. Попкова, П. С. по распоряжению был предоставлен автотранспорт следующим организациям: Арт. Управлению – 48 машин в ночь с 12 на 13 сентября 1941 г. для перевозки боеприпасов с Пороховых; полковому Комиссару Тарасову для минометного полка – в ночь с 14 на 15 сентября – 32 машины; разным воинским частям для перевозки людей и груза в течение сентября месяца – в распоряжение генерала Субботина – 40 машин, т. Коровайщикова – 43 машин»<sup>67</sup>. Эти перевозки выполнялись по минимальной стоимости, поскольку в начале августа 1941 г., по указанию заместителя председателя Исполкома Ленгорсовета Решкина, отпускные тарифы на перевозки были снижены до уровня себестоимости<sup>68</sup>.

По мере приближения осени 1941 г. обстановка на городском автомобильном транспорте Ленинграда становилась все сложнее – очень многие водители и ремонтники были мобилизованы в армию. Ввиду сложившегося положения С. П. Броварским 15 августа 1941 г. был отдан приказ №88 о переводе части водительского состава автобусных парков в количестве 90 человек на казарменное положение<sup>69</sup>. 6 сентября 1941 г.

---

<sup>65</sup> Там же. Д. 2. Л. 28.

<sup>66</sup> ЦГА СПб. Ф. 9838. Оп. 1. Д. 3. Л. 8.

<sup>67</sup> Там же. Л. 37.

<sup>68</sup> Там же. Л. 32.

<sup>69</sup> Пономарев Я. И. Но баранку не бросал шофер. С. 20.

распоряжением председателя Ленгорисполкома П. С. Попкова мобилизация водительского и ремонтного состава автопарков была прекращена, а 10 сентября по указанию военного совета Ленинградского фронта Ленгорисполком передал весь автотранспорт города в попечение АТУЛа, которое теперь должно было организовать его работу так, чтобы обеспечить все запросы города и фронта относительно перевозок<sup>70</sup>.

Кроме работы по эвакуации людей машины автобусных, таксомоторных и грузовых парков АТУЛа нашли широкое применение при строительстве оборонительных рубежей, призванных задержать продвижение врага к Ленинграду. Грузовики были необходимы в РККА для выполнения армейских заданий, например постройки оборонных объектов. Согласно распоряжению председателя Исполкома Ленгорсовета депутатов трудящихся товарища Попкова из предприятий АТУЛа было необходимо «передать 10 автомашин – самосвалов представителю коменданта Красногвардейского укрепленного района генерал-майора т. Швыгина – военному инженеру 2 ранга тов. Алиеву, Ю. К.»<sup>71</sup>. Транспортники АТУЛ обеспечивали доставку людей и строительных материалов, эвакуировали в тыл раненых бойцов. При их непосредственном участии ленинградцами было построено около 700 километров противотанковых рвов, 5 тысяч ДОТов и ДЗОТов, спешно возведен Лужский оборонительный рубеж, сдержавший наступление противника на Ленинград на целый месяц<sup>72</sup>.

Большое количество техники было приписано к формированиям МПВО города – 368 грузовых и 39 легковых машин. Помимо этого, при штатных формированиях МПВО имелся собственный автотранспорт в количестве 370 грузовых и 15 легковых машин. Всего, по состоянию на 17 октября 1941 г., автотранспорт органов МПВО города составлял 787

---

<sup>70</sup> ЦГА СПб. Ф. 9838. Оп. 1. Д. 3. Л. 24.

<sup>71</sup> ЦГА СПб. Ф. 9838. Оп. 1. Д. 3. Л. 15.

<sup>72</sup> 90 лет с любимым городом. С. 31.



автомашин<sup>73</sup>. Всего же по состоянию на октябрь 1941 г. из Ленинграда в вооруженные силы было передано 9460 грузовых, 1930 легковых автомобилей и более 1000 мотоциклов. Из ленинградской области также было передано около 3600 единиц различного транспорта и 54500 лошадей<sup>74</sup>. Вместе с техникой АТУЛ передал вооруженным силам и сотни шоферов, рабочих-ремонтников, инженеров и служащих различных автотранспортных предприятий.

Такое солидное количество автомобилей требовало большого объема топлива, которого в условиях блокады города взять было негде. За октябрь 1941 г. было израсходовано «338.975 литров бензина, включая резерв Ленгорисполкома. Таким образом, все имеющиеся ресурсы в октябре были израсходованы (остаток составил 66 литров). Свободный остаток бензина, подлежащий распределению в ноябре, составлял лишь 34.115 литров»<sup>75</sup>. Встал вопрос о полном прекращении автобусных перевозок с 20 октября<sup>76</sup>. Сложившаяся к ноябрю ситуация была катастрофической, весь оставшийся транспорт города мог просто остановиться из-за отсутствия горючего.

Подразделения, не занимающиеся непосредственной эксплуатацией транспорта, тоже были переориентированы на удовлетворение нужд военного времени. Так, в Центральных авторемонтных мастерских было организовано производство деталей для стрелкового вооружения и боеприпасов, производился ремонт боевой техники и автомобилей для фронта. Только за период с июля 1941 года по март 1942 г. ЦАРМ отремонтировали 603 автомобиля и 206 двигателей<sup>77</sup>. Даже в особо трудный для города период с декабря 1941 г. по март 1942 г., когда на

---

<sup>73</sup> ЦГА СПб. Ф. 9838. Оп. 1. Д. 3. Л. 38.

<sup>74</sup> В годы суровых испытаний. Ленинградская партийная организация в годы Великой Отечественной войны Л., 1985. С. 91.

<sup>75</sup> ЦГА СПб. Ф. 9838. Оп. 1. Д. 3. Л. 73.

<sup>76</sup> Там же. Л. 55.

<sup>77</sup> Там же. Ф. 7384. Оп. 17. Д. 516. Л. 179.

большинстве предприятий города было свернуто всякое производство из-за отсутствия электроэнергии, воды и отопления, ЦАРМ продолжали свою деятельность. Работа не была остановлена и тогда, когда Ленинград оказался в окружении вражеских войск, а норма выдачи хлеба рабочим сократилась до 250, а служащим, иждивенцам и детям до 125 грамм в сутки<sup>78</sup>.

### **Глава 3. Положение автотранспорта Ленинграда зимой 1941-1942 гг.**

#### **§ 1. Транспорт внутри блокадного кольца.**

С наступлением зимнего периода ситуация с транспортом в Ленинграде стала критической. 8-го декабря 1941 г. движение трамваев в городе прекратилось, троллейбусное движение было прекращено еще 20 ноября и возобновилось только после полной снятия блокады, 24 мая 1944 г. Единственный транспорт, оставшийся в городе – автомобильный. Но и его положение было крайне тяжелым – в городе подошли к концу запасы топлива, многие работники автотранспортных предприятий были мобилизованы в армию, значительная часть техники была передана в распоряжение РККА или была задействована на работах, связанных с обороной города.

22 октября 1941 г. на заседании бюро Ленинградского городского комитета ВКП(б) было принято конкретное решение о перераспределении легковых автомашин по предприятиям и учреждениям Ленинграда. Госавтоинспекции Ленинградской городской

---

<sup>78</sup> Казаков Г. А. За рулем таксомотора. Л., 1977. С. 13.

милиции предписывалось немедленно провести в жизнь данное постановление<sup>79</sup>. Кроме того, горком партии предоставил заместителю председателя Исполкома Ленгорсовета В. М. Решкину право «произвести временную мобилизацию легковых автомашин, принадлежащих индивидуальным владельцам для нужд городского хозяйства»<sup>80</sup>. Правда, таких автомобилей было совсем немного.

Решения о передаче транспорта происходили и на более низком уровне – в январе 1942 г. тяжелую ситуацию с количеством подвижного состава пытались решить передачей тресту «Ленавтотранс» автобусов с различных заводов и предприятий Ленинграда, например от завода «Лентрублин» - 1 автобус, от завода №77 – 1 автобус, от завода №5 – 1 автобус, несколько машин с заводов №196 и №194<sup>81</sup>. На самих предприятиях в тот период этот транспорт едва ли был нужен – городу катастрофически не хватало топлива даже для грузовых и легковых автомобилей, не говоря уже о служебных автобусах.

Именно топливо стало самой большой трудностью для транспорта осажденного города. В начале октября стало ясно, что запасы топлива в городе подошли к концу и не пополняются в должном объеме. Именно в этот период вопросы о распределении нефтепродуктов стали решаться на уровне городского комитета ВКП(б) и Исполнительного Комитета Ленинградского городского Совета депутатов трудящихся. Автомобильный бензин стал настолько дефицитным, что в скором времени горком партии стал распределять топливо вплоть до 10 литров.

Постановление исполкома Ленинградского городского Совета депутатов трудящихся и бюро горкома ВКП(б) «О распределении автомобильного бензина с 2 по 7 января 1942 г.» выглядело следующим образом:

---

<sup>79</sup> ЦГА ИПД СПб. Ф. 25. Оп. 2а. Д. 158. Л. 97-98.

<sup>80</sup> Там же. Д. 161. Л. 19.

<sup>81</sup> ЦГА СПб. Ф. 9838. Оп. 1. Д. 11. Л. 4.

«Бюро горкома ВКП(б) и Исполнительный комитет Ленинградского городского Совета депутатов трудящихся постановляют:

Предложить управляющему ЛОК Главнефтесбыта при СНК СССР т. Шпак из полученного от Начальника Тыла Ленинградского фронта т. Лагунова бензина изготовить смесь из бензина, солярового масла и спиртов и выдать из полученной смеси со 2 по 7 января 1942 года:

Тресту Хлебопечения - 21 тн.

Управлению продторгами - 3,5 тн.

Главресторану - 1 тн.

На перевозку угля – 16 тн.

На лесоразработки – 3 тн.

Штабу МПВО – 1,5 тн.

НКВД – 2 тн.

УПО НКВД – 5 тн.

ОУВС НКВД – 0,5 тн.

Исполкому Ленгорсовета – 30 тн.

Промышленности по указанию тов. Володарского – 16,5 тн.

ИТОГО - 100 тн.»<sup>82</sup>.

Предполагалась строжайшая экономия горючего – директора и руководители предприятий и учреждений должны были «установить строжайший контроль за расходом нефтепродуктов и не допускать расходования их на второстепенные нужды»<sup>83</sup>. Кроме того, постановление Ленинградского городского комитета ВКП(б) «О сокращении расходования бензина» предполагало «запретить с 12 октября 1941 г. эксплуатацию легковых автомашин марки «ЗИС-101» и машин иномарок, приравненных к ним по литражу двигателя» из-за большого расхода горючего. Далеко не всем легковым автомобилям вообще было разрешено работать в городе – те организации, чей

---

<sup>82</sup> ЦГА ИПД СПб. Ф. 25. Оп. 2а. Д. 166. Л. 135.

<sup>83</sup> Там же. Д. 158. Л. 22.

транспорт не попал в специальный список, должны были «немедленно снять машины с эксплуатации, а водителей с этих машин направить в распоряжение Автотранспортного управления Исполкома Ленгорсовета для использования на грузовых автомашинах»<sup>84</sup>. Начальник управления рабоче-крестьянской милиции Грушко Е. С. Должен был «установить систематический, жесткий контроль за расходом бензина легковыми автомашинами и за выполнением настоящего постановления»<sup>85</sup>.

Несмотря на все принятые на самом высоком уровне меры избежать дефицита не получалось, значительная часть техники просто простаивала из-за отсутствия топлива. В таких тяжелых условиях Горком ВКП(б) принял постановление «О переработке солярового масла и других видов тяжелых углеводородов в бензин»<sup>86</sup>, в котором постановил «немедленно реализовать в заводских условиях предложенный спецлабораторией Ленинградского Текстильного Института способ переработки солярового масла и других видов тяжелых углеводородов в бензин (жидкофазный крекинг), для чего... обязать директора Ликеро-водочного завода тов. Бордукова приступить немедленно к организации производства бензина из солярового масла по разработанному Ленинградским Текстильным Институтом способу, используя один из имеющихся на заводе перегонных аппаратов»<sup>87</sup>. К сожалению, представленный способ получения автомобильного топлива, видимо, оказался не вполне действенным, поэтому уже 12 декабря 1941 г. постановление было пересмотрено.

Единственной реальной возможностью выхода из сложившейся ситуации было массовое введение в эксплуатацию газогенераторных автомобилей. До войны в Ленинграде эксплуатировались автомобили,

---

<sup>84</sup> Там же. Л. 97.

<sup>85</sup> Там же.

<sup>86</sup> ЦГА ИПД СПб. Ф. 25. Оп. 2а. Д. 161. Л. 66.

<sup>87</sup> Там же.

работающие на газе, но их число в общем количестве городского грузового транспорта города было небольшим<sup>88</sup>. Уже 10 июля 1941 г. Исполком Ленгорсовета принял решение о приобретении для Управления предприятиями коммунального обслуживания (УПКО) г. Ленинграда 67 газогенераторных грузовых ГАЗ-42 для «обеспечения транспортном работ по очистке города»<sup>89</sup>.

У газогенераторной техники был действительно большой потенциал. Горком ВКП(б) 6 октября 1941 г. принял постановление о ремонте и восстановлении газогенераторных машин, который подразумевал следующее:

«1. Обязать предприятия и организации, имеющие автомашины с газогенераторными установками, пустить их немедленно в эксплуатацию, а неисправные газогенераторные автомашины отремонтировать в недельный срок.

2. Запретить предприятиям и организациям переоборудование газогенераторных машин на бензиновые.

3. Обязать 1-й Ленинградский авторемонтный завод (т. Корогодский) организовать цех по ремонту газогенераторных установок и запасных к ним частей.

4. Обязать директора завода №4 т. Брук предоставить 1-му ЛАРЗУ – кузнечный, электросварочный и гальванический цеха для производства ремонта газогенераторных установок и запасных к ним частей.

5. Обязать Ленинградское отделение Автотракторосбыт (т. Ипатов) срочно собрать все имеющиеся на предприятиях и учреждениях газогенераторные установки и запасные к ним части, не могущие быть использованными в этих хозяйствах и передать их 1-му Ленинградскому авторемонтному заводу.

6. Обязать директора завода резиновых технических изделий

---

<sup>88</sup> ЦГА СПб. Ф. 9838. Оп. 1. Д. 3. Л. 11.

<sup>89</sup> ЦГА СПб. Ф. 7384. Оп. 18. Д. 1421. Л. 126.

т. Торчилина изготовить по заявке Ленинградского отделения Автотракторосбыт (т. Ипатова), резиновоасбестовые шланги для газогенераторных машин.

7. Предложить исполкому Ленинградского горсовета депутатов трудящихся заготовить потребное количество топлива для снабжения газогенераторных машин города.

8. Предложить т.т. Володарскому, Решкину и Шпак учитывать при распределении бензина наличие газогенераторных машин у предприятий и организаций, соответственно уменьшая для них нормы потребления бензина.

9. Обязать 1-й ЛАРЗ (т. Корогодский) и 2-й ЛАРЗ (т. Шпаков) организовать ремонт газогенераторных машин по нарядам Госавтоинспекции для автохозяев, не могущих произвести ремонт своими силами.

10. Предложить исполкому Ленинградского городского Совета депутатов трудящихся вынести соответствующее постановление»<sup>90</sup>.

Стандартные грузовые автомобили, работающие на бензине, предполагалось переоборудовать в газогенераторные<sup>91</sup>. «29 ноября 1941 года сформирован список из 200 автомобилей ГАЗ-АА, принадлежащих различным автохозяевам г. Ленинграда, которые должны быть переданы на ЛАРЗ №1 для переоборудования на ГАЗ-42. Комплекты газогенераторных установок уже выделены»<sup>92</sup>.

Основным топливом для газогенераторных автомобилей были сухие древесные «чурки», производство которых было налажено на многих предприятиях города, например на Ижорском фанерном заводе<sup>93</sup>. В качестве топлива для газогенераторных установок в начале 1942 г.

---

<sup>90</sup> ЦГА ИПД СПб. Ф. 25. Оп. 2а. Д. 158. Л. 21-22.

<sup>91</sup> Соболев Г. Л. Ленинград в борьбе за выживание в блокаде. Книга первая: июнь 1941 – май 1942. С. 269.

<sup>92</sup> ЦГА СПб. Ф. 9838. Оп. 1. Д. 3. Л. 94.

<sup>93</sup> Соболев Г. Л. Ленинград в борьбе за выживание в блокаде. Книга первая: июнь 1941 – май 1942. С. 275.

использовались даже дрова, полученные от слома бревенчатых домов<sup>94</sup>. «Газгены» могли работать и на торфе – «процесс эксплуатации газогенераторных автомобилей на торфе (или смеси торфа с древесными чурками) ничем не отличается от эксплуатации их на древесных чурках. Никаких переделок и конструктивных изменений генератор не требует»<sup>95</sup>. Работа газогенераторных грузовиков на торфе получалась значительно дешевле, чем на древесных чурках, однако торф должен был иметь низкую влажность.

К ноябрю 1942 г. в Ленинграде «было уже 647 газогенераторных машин, в том числе 500 ГАЗ и 147 ЗИС, на ходу их них 400 ГАЗов и 117 ЗИСов»<sup>96</sup>. Однако часто высказываемое утверждение о том, что эксплуатация газогенераторных автомобилей дешевле, чем обычных, бензиновых, едва ли верно – «100 км пробега автомобиля на древесных чурках = 22 р. 50 к., на бензине – менее 20 р.»<sup>97</sup>. Кроме того, газогенераторные автомобили обладали многими неудобствами и минусами – каждый час приходилось догружать топливо в бункер сгорания, сам бункер необходимо было регулярно чистить от остатков сгорания, да и грузоподъемность автомобиля уменьшалась из-за веса газогенераторной установки<sup>98</sup>. Но, тем не менее, газогенераторные грузовики стали основными в блокадном городе, это был практически единственный выход из сложной ситуации с топливом.

Зимой 1941-1942 гг. автотранспорт города был задействован на различных перевозках, основными из которых были перевозки продовольствия и топлива (угля, кокса). 30 января 1942 г. начальник

---

<sup>94</sup> ЦГА СПб. Ф. 9838. Оп. 1. Д. 9. Л. 38.

<sup>95</sup> Ремонт и техническая эксплуатация автомобиля. Из опыта работы автомобильных частей Ленинградского фронта. Л., 1945. С. 5.

<sup>96</sup> ЦГА СПб. Ф. 9838. Оп. 1. Д. 12. Л. 38.

<sup>97</sup> Ремонт и техническая эксплуатация автомобиля. Из опыта работы автомобильных частей Ленинградского фронта. С. 7.

<sup>98</sup> Положение о профилактическом обслуживании и ремонтах газогенераторных автомобилей ЗИС-21 и ГАЗ-42. Л., 1943. С. 19-22.



Автотранспортного управления Клименко писал управляющему трестом «Ленавтогужтранс» Койчу: «В настоящее время имеют место случаи, когда грузовые парки выставляют в ночную смену под хлебные грузы больше машин, чем в основную утреннюю смену под основные перевозки. Предлагаю принять меры к максимальному увеличению количества машин, выходящих в основную утреннюю смену. Предлагаю также обратить особое внимание на своевременное возвращение в автохозяйства машин, работающих за городом, давая шоферам жесткие сроки на выполнение заданий»<sup>99</sup>.

При перевозках топлива использовались грузовики с прицепами. Для увеличения производительности труда, водителей премировали за дополнительные рейсы. Начальник АТУЛа Клименко дал команду «поставить в известность всех шоферов, работающих в УПКО, что за каждую поездку сверх одной – они получают 100 грамм хлеба и 50 грамм вина, а шоферы, работающие с прицепами будут получать за прицеп, как за машину, т.е. – за машину с прицепом – по 200 грамм хлеба и по 100 грамм вина»<sup>100</sup>.

Кроме перевозок топлива, в задачи АТУЛа входило транспортное обеспечение водопроводных станций, хлебозаводов и электростанций, участие в эвакуации промышленных предприятий, музейных ценностей и архивов, транспортировка продовольствия, готовой продукции оставшихся в городе предприятий. Для выполнения всей необходимой работы ленинградским транспортникам не хватало не только топлива, но и людей, техники – так, во втором грузовом автопарке из 260 оставшихся после мобилизации работников в строю оставалось всего 80, из 68 машин 30 были задействованы в эвакуации, 26 находилось в неработоспособном состоянии и требовало капитального ремонта. В этих условиях водители выполняли свой индивидуальный план на

---

<sup>99</sup> ЦГА СПб. Ф. 9838. Оп. 1. Д. 13. Л. 1.

<sup>100</sup> ЦГА СПб. Ф. 9838. Оп. 1. Д. 13. Л. 3.

20-50%<sup>101</sup>.

Важнейшее значение для города имел Ленинградский городской трест хлебопекарной промышленности (ЛГТХП), который имел свою автобазу. Но поскольку автотранспорт автобазы ЛГТХП зимой 1941-1942 гг. не справлялся с большим объемом перевозок, для работы в тресте привлекался транспорт АТУЛа. В блокадном Ленинграде задачи автобазы ЛГТХП сводились не только к доставке готовой продукции до магазинов, но и к подвозу муки, целлюлозы, измельченных опилок. Зимой, когда замерз городской водопровод, ведомственный транспорт обеспечивал подвоз в пекарни воды, строительных материалов, необходимых для восстановления помещений после обстрелов. Весной 1942 г. необходимость в транспортной поддержке АТУЛа отпала – тресту были выделены новые автомобили, в том числе 50 машин с водителями, прибывших колонной из г. Горького<sup>102</sup>. По состоянию на июнь 1942 г. на трех автобазах треста работало уже 274 автомобиля, что составляло 48% всего городского автотранспорта<sup>103</sup>.

С 25 февраля 1942 г. был введен почасовой расчет за подаваемые автомашины, исходя из утвержденной Ленгорисполкомом плановой стоимости. Это было сделано из-за нерентабельности оплаты за смену – машины делали всего одну – две ходки из-за многочасовых простоев при погрузке – разгрузке<sup>104</sup>.

Стоит упомянуть, что для снабжения в зимний период Ораниенбаума и Кронштадта продовольствием тоже использовался городской транспорт, а именно – грузовые автомобили. 21 февраля 1942 г. горком ВКП(б) принял решение «выдать бензин (смесь) из резерва для перевозки продуктов в г. Ораниенбаум в количестве 7 тонн и для г.

---

<sup>101</sup> 90 лет с любимым городом. С. 49.

<sup>102</sup> Пономарев Я. И. Но баранку не бросал шофер. С. 101.

<sup>103</sup> 90 лет с любимым городом. С. 50.

<sup>104</sup> ЦГА СПб. Ф. 9838. Оп. 1. Д. 13. Л. 8.

Кронштадта в количестве 3 тонн»<sup>105</sup>. Снабжение происходило по льду Финского залива.

## **§ 2. Работа транспорта Ленинграда на Дороге жизни.**

Наряду с многочисленными довольно незаметными эпизодами, связанными с работой автотранспорта в блокадном Ленинграде, были и весьма яркие примеры, запомнившиеся современникам и отраженные в работах многих исследователей. Один из таких примеров – использование грузового и автобусного транспорта города на Ладожской ледовой дороге, официально именовавшейся Военно-автомобильной дорогой №101 (ВАД-101). В контексте представленного исследования не будет детально анализироваться работа армейских подразделений, занимавшихся перевозками на ВАД-101, подробно будет рассмотрена только работа организаций и подразделений под управлением

---

<sup>105</sup> ЦГА ИПД СПб. Ф. 25. Оп. 2а. Д. 195. Л. 37.

Автотранспортного управления при Ленгорисполкоме.

С началом ледостава на Ладожском озере и прекращением водных перевозок Ленинград оказался в особенно трудном положении. Теперь связь Ленинграда со страной могла поддерживаться только авиацией. Однако решить проблему снабжения города с помощью одних самолетов было совершенно невозможно.

В этих условиях единственный выход из положения состоял в строительстве зимней автомобильной дороги по льду Ладожского озера. Поставленная задача была чрезвычайно сложной, ничего подобного по своим масштабам создавать еще не приходилось. Впрочем, некоторый опыт у специалистов все-таки был – как известно, до войны существовал и активно работал ледовый тракт между Ораниенбаумом и Кронштадтом<sup>106</sup>, который, впрочем, не мог и близко сравниться по своим масштабам с панируемой ледовой трассой через Ладогу.

На Первое управление Уполномоченного Гушоссдора НКВД СССР, которое задействовало в своей работе Ленинградский филиал Дорожного научно-исследовательского института, лесные организации и специалистов, имевших необходимый опыт, были возложены обязанности по составлению проекта создания и организации работы ледовой переправы через Ладожское озеро. В частности, к 20 ноября 1941 г. должен был быть готов рабочий проект, предусматривавший три самостоятельные двухпутные дороги – тракторную, автомобильную и гужевою<sup>107</sup>.

К намеченному сроку Первым управлением Уполномоченного Гушоссдора был составлен документ под названием «Обследование выбора направления ледяной переправы через Ладожское озеро»<sup>108</sup>. С учетом указанных в документе сведений выдвигалось предложение о

---

<sup>106</sup> ЦГА ИПД. Ф. 3105. Оп. 1. Д. 1. Л. 1-2.

<sup>107</sup> Непокоренный Ленинград. С. 135-136.

<sup>108</sup> Ковальчук В. М. Магистраль мужества. С. 91

создании двух основных маршрутов ледовой дороги. Первый вариант – от Осиновецкой гавани на Кобону, второй – дорога должна была начинаться немного южнее бухты Осинец и идти в направлении маяка Кереджи.

Само дорожное полотно новой ледяной трассы предлагалось двух различных вариантов. Первый тип – естественная ледовая дорога с деревянным настилом при наличии трещин. Второй вариант – переправа с верхним строением при недостаточной толщине льда<sup>109</sup>. За автомобильный поезд принимался автомобиль ЗИС-5 с санными прицепами, за тракторный поезд – трактор ЧТЗ-60 с санными прицепами.

Согласно литературе, необходимая толщина льда для одиночного человека должна составлять 4-10 см, для отдельного всадника – 13-15 см, для легковых автомобилей и полутоннажных грузовиков – 15-20 см, для трехтонных грузовиков – 20-30 см. Поскольку в первой половине декабря толщина льда обычно не превышает в среднем 25-30 см, то предполагалось искусственно намораживать ледяной покров при помощи россыпи мелкого льда с последующей заливкой водой.

Таким образом, за непродолжительный период времени была проделана огромная исследовательская работа по систематизации ледового режима Ладожского озера и по составлению проектов ледяной трассы. Были составлены проекты будущих трасс и сопутствующих инженерных сооружений и коммуникаций, определены возможности для существования перевозок по льду как таковых. Без подобной предварительной научной работы организация дороги была бы невозможна.

Автодорожный отдел до срока, уже к 6 ноября подготовил первый вариант проекта постановления Военного совета Ленинградского фронта «О постройке ледяных дорог через Ладожское озеро». В нем

---

<sup>109</sup> Там же. С. 92

предполагалось соединить порт Осинец на западном берегу Шлиссельбургской губы и пункты Кобона и Лаврово – на восточном берегу «узкоколейной железной дорогой и автотракторными дорогами, проложенными по льду озера в десятидневный срок с момента установления ледостава»<sup>110</sup>.

Пятый, окончательный вариант проекта постановления «для обеспечения транспортировки грузов по льду Ладожского озера» предусматривал создание «автотракторных дорог с грузооборотом в обе стороны 3000 тонн в сутки по трассе мыс Осинец, маяк Кереджи, Кобона, Лаврово, ст. Жихарево».

Срок постройки трассы маршрутом мыс Осинец – мыс Кереджи устанавливался в 7 дней от начала ледостава, а на участке маяк Кереджи – Кобона – Лаврово – ст. Жихарево к работам решено было приступить незамедлительно и завершить их к 25 ноября 1941 г. Проект предполагал выделение необходимых для строительства дорог и перевалочных баз материалов, а кроме того средств, нужных для эксплуатации дорог. В частности, было намечено к 25 ноября выделить для вождения санных поездов по автотракторным дорогам 80 автомашин ЗИС-5, 40 тракторов НАТИ и 30 тракторов ЧТЗ<sup>111</sup>. 13 ноября приказ «Об организации постройки ледяной дороги по водной трассе мыс Осинец – маяк Кереджи» был подписан Ф. Н. Лагуновым, заместителем командующего войсками и начальником тыла Ленинградского фронта.

Приказ войскам Ленинградского фронта №00172, называвшийся «Об организации автотракторной дороги через Ладожско озеро», был подписан командующим войсками Ленинградского фронта генерал-лейтенантом М. С. Хозиным, членом Военного совета фронта А. А. Ждановым и зам. начальника штаба фронта генерал-майором А. В.

---

<sup>110</sup> Ковальчук В. М. Магистраль мужества. С. 95.

<sup>111</sup> Ковальчук В. М. Магистраль мужества. С. 97.

Гвоздиковым<sup>112</sup>. Открытие пешеходного и гужевого движения по ледовой трассе предполагалось открыть 22 ноября, а автомобильный транспорт должен был начать работу на ледяной дороге 25 ноября 1941 г.<sup>113</sup>. С 26 ноября 1941 г. по приказу по тылу Ленинградского фронта ледовая трасса стала называться Военно-автомобильной дорогой № 101 (ВАД-101)<sup>114</sup>.

Интересно, что в приказе была достаточно четко выражена мысль о том, что за организацию грузоперевозок в Ленинград на трех участках (до восточного берега Ладожского озера, непосредственно по ледовой трассе и от западного берега до города) должны были отвечать три различных ведомства. Поскольку работа автотранспорта на льду была самым необычным и сложным делом, командование Ленинградского фронта основные силы направило в первую очередь на организацию ледовой трассы через Ладожское озеро.

Первый рейс по ледовой трассе прошел конный обоз 20 ноября 1941 г., отправившийся из Осиновца в Кобону и благополучно вернувшийся обратно, привезя 63 тонны муки<sup>115</sup>. В тот же день, как пишет В. М. Ковальчук, «для практической проверки возможностей движения по льду автомобильного транспорта начальник тыла Ф. Н. Лагунов вместе с военным прокурором Д. И. Фуксом и Б.В. Якубовским на легковой машине ГАЗ-М1 проехали по ледовой трассе с западного берега на восточный берег озера. Результаты этой поездки были доложены по телефону Военному совету фронта, и в связи с тем, что мороз усиливался и толщина льда нарастала с каждым часом, было решено начать перевозки по ледовой дороге грузовыми автомобилями ГАЗ-АА»<sup>116</sup>.

---

<sup>112</sup> 90 лет с любимым городом. С. 32.

<sup>113</sup> Ковальчук В. М. Магистралю мужества. С. 105.

<sup>114</sup> 90 лет с любимым городом. С. 32.

<sup>115</sup> Ленинградский трамвай 1941-1945. С. 255.

<sup>116</sup> Ковальчук В. М. Магистралю мужества. С. 108.

Вскоре лед окреп до такой степени, что стало возможным использование автотранспорта. Первые рейсы грузовых машин по ледовой трассе были совершены шоферами 389-го отдельного автотранспортного батальона 17-й отдельной автотранспортной бригады<sup>117</sup>. Таким образом, 22 ноября 1941 г. военные шоферы 17-й автотранспортной бригады начали регулярные перевозки по Военно-автомобильной дороге №101.

26 ноября 1941 г. А. Н. Косыгин подписал распоряжение Совета по эвакуации СССР, утвердившее предложение Исполкома Ленгорсовета об эвакуации из Ленинграда автотранспортом до ст. Заборье с дальнейшей пересадкой на железнодорожный транспорт 118 тыс. человек<sup>118</sup>. То есть, помимо перевозок грузов и поставки продовольствия, по ледовой трассе через Ладогу должна была происходить эвакуация населения Ленинграда.

Приказом командования Ленинградского фронта от 19 ноября 1941 г. работа по организации подвоза грузов к Кобоне и Лаврово была поручена Уполномоченному Военного совета фронта генералу А. М. Шилову<sup>119</sup>. Изначально к восточному берегу озера грузы подвозились в основном со складов станции Войбокало, но с выходом неприятеля к этой станции и захватом Тихвина базы снабжения перенеслись на станции Заборье и Подборовье, которые находились более чем за 300 км от восточного берега озера. Поэтому Военный совет Ленинградского фронта 24 ноября 1941 г. принял постановление «О строительстве зимней фронтовой автомобильной дороги ст. Заборье Северной железной дороги – Кобона, южный берег Ладожского озера» для подвоза горючего, боеприпасов и продовольствия к восточному берегу Ладоги и эвакуации населения из Ленинграда<sup>120</sup>.

---

<sup>117</sup> 90 лет с любимым городом. С. 33.

<sup>118</sup> Соболев Г. Л. Ленинград в борьбе за выживание в блокаде. Книга первая: июнь 1941 – май 1942. С. 277.

<sup>119</sup> Непокоренный Ленинград. С. 138-139.

<sup>120</sup> Ковальчук В. М. Магистраль мужества. С. 110



Новая автомобильная дорога, которая стала именоваться Военно-автомобильной дорогой № 102 (ВАД-102), проходила по следующему маршруту: Заборье – Серебрянская – Великий Двор – Лахта – Никульское – Шаньгово – Еремина Гора – Новинка – Ямское – Карпина – Новая Ладога – Кобона<sup>121</sup>. На станции Заборье была создана перевалочная база. Генерал-майор А. М. Шилов был назначен начальником новой трассы.

Постройка новой автомобильной дороги предполагала серьезные трудности, ведь трассу предполагалось провести по абсолютно глухой труднопроходимой болотистой местности. Кроме того, большие трудности были и с протяженностью новой дороги, которая составляла около 300 километров. Председатель исполкома Ленинградского Совета депутатов трудящихся П. С. Попков в соответствии с решением Военного совета к 26 ноября должен был «мобилизовать из народного хозяйства 500 автомашин разных марок и 100 автоцистерн с водителем, передав их командиру 17-й отдельной автотранспортной бригады»<sup>122</sup>.

Таким образом, доставка важных для Ленинграда грузов стала проходить по двум военно-автомобильным дорогам – ВАД-101, проходившей льду Ладожского озера, и ВАД-102, проходившая от восточного берега озера до станции Заборье. Однако вскоре, ВАД-101 была подчинена на правах участка Военно-автомобильной дороги № 102 с задачей обеспечивать содержание в надлежащем порядке и обслуживание ледовых дорог, а также прокладку новых трасс<sup>123</sup>.

За один рейс автомашины, работавшие на восточном сухопутном участке трассы, должны были пройти по плохим дорогам почти 620 км. Поэтому автотранспорт находился в пути по 10-20 суток. Впрочем,

---

<sup>121</sup> Там же.

<sup>122</sup> Там же. С. 112.

<sup>123</sup> Непокоренный Ленинград. С. 205.

перевозки от станции Заборье и Подборовье длились недолго и производились только до освобождения Тихвина советскими войсками. После ликвидации угрозы захвата противником станции Войбокало, для перевозок стал использоваться железнодорожный транспорт, но только на участке Колчаново – Войбокало – Жихарево<sup>124</sup>.

Движение по ледовым трассам было настолько сложным, что уже «на 29 ноября 1941 г. было потеряно 52 автомашины (из них 9 затонули, 41 провалились частично, 2 разбиты авиацией противника) и 60 лошадей»<sup>125</sup>. В первые дни работы ледовой трассы автомашины полностью не загружались, грузовики перевозили по 300-400 кг продовольствия. Для увеличения количества перевезенного за рейс груза использовались санные прицепы. В основном в Ленинград везли именно продовольствие - из 2192,8 тонн, перевезенных за 10 дней декабря, бензин составлял лишь 62 тонны. При суточном расходе муки в 510 тонн в Ленинград по ледовой дороге за 10 дней декабря было перевезено муки только на 4 дня. Положение в городе было исключительно тяжелым, поэтому работа ледовой трассы, являвшейся единственным путем снабжения Ленинграда, была первоочередной задачей.

Секретарь горкома партии А. А. Кузнецов, выступая на заседании бюро горкома партии, отметил, что «завозить продукты в Ленинград очень трудно. Трудно не потому, что их нет (все наши заявки своевременно выполняются), а трудность связана с транспортом ... трудность усугубляется перевозом через Ладогу, когда противник все время эту важнейшую коммуникацию держит под непрерывным воздушным воздействием»<sup>126</sup>. Кроме противодействия вражеской авиации, эффективность работы Военно-автомобильной дороги напрямую зависела от общей протяженности автодороги. Длина трассы

---

<sup>124</sup> Соболев Г. Л. Ленинград в борьбе за выживание в блокаде. Книга первая: июнь 1941 – май 1942. С. 269.

<sup>125</sup> Ковальчук В. М. Магистралы мужества. С. 123.

<sup>126</sup> Соболев Г. Л. Ленинград в борьбе за выживание в блокаде. Книга вторая: июнь 1942 – январь 1943. С. 331.

постепенно сокращалась за счет приближения перевалочных баз к восточному берегу Ладожского озера – восстанавливалась разрушенная неприятелем железная дорога, что постепенно сокращало протяженность автомобильных рейсов. Это напрямую способствовало росту эффективности автомобильных перевозок. Но для серьезного увеличения количества перевезенного груза требовалось решить и другие трудности. Основной проблемой было обеспечение транспорта горючим – конечно, ситуация была не настолько страшная, как в самом Ленинграде, но топлива тем не менее не хватало, часто из-за этого автомобили простаивали без работы. Впрочем, простои происходили не только из-за отсутствия топлива – милицейскими работниками, осуществляющими контроль состояния автотранспорта и обеспечивающими его бесперебойное движение по трассе, было выявлено 589 бесцельных простоев<sup>127</sup>.

Ситуация с ремонтом техники была тоже тяжелая - направленный на Ладогу 281-й отдельный ремонтно-восстановительный батальон 17-й бригады и приданный бригаде 14-й (позднее 80-й) отдельный ремонтно-восстановительный батальон, а кроме того – филиалы ленинградских ремонтных заводов, не могли обеспечить ремонт все нуждающиеся в этом автомобили<sup>128</sup>.

По озеру, ширина которого в Шлиссельбургской губе была 30-32 километра, были проложены десятки параллельных дорог, связанных между собой съездами и переходами. Общая длина дорог, проложенных по ледовому покрову Ладоги, к февралю 1942 г. составила 1770 километров<sup>129</sup>. Было увеличено количество регулировщиков, на дорогах установилось одностороннее движение. Трасса стала действительно мощной транспортной артерией, готовой к полноценному снабжению

---

<sup>127</sup> Ленинград в осаде. Сборник документов о героической обороне Ленинграда в годы Великой Отечественной войны. СПб., 1995. С. 425-430.

<sup>128</sup> Ковальчук В. М. Магистраль мужества. С. 111.

<sup>129</sup> На Дороге жизни. Л., 1965. С. 83.

Ленинграда.

Во исполнение решения Военного Совета Ленфронта и Исполкома Ленгорсовета, 15 января 1942 г. Автотранспортное Управление приступило к подготовке автобусов к зимней эксплуатации для организации регулярных зимних автобусных перевозок по маршруту Борисова Грива – Жихарево. Из отчета начальника Автотранспортного Управления Ленгорисполкома Клименко: «15 января мною было получено распоряжение об организации 2-х колонн автобусов в количестве 100 машин. Проверив списочный состав автобусов я установил, что в наличии имеется только 83 автобуса (2-х осных). ... Абсолютное большинство этих автобусов находилось в длительной консервации после напряженной работы в первые месяцы войны. Для подъема этих автобусов из консервации в обоих автобусных парках имелось совершенно недостаточное количество здоровых шофферов и слесарей. 16-го января руководство треста (т. Дрожжин), а также главный инженер АТУЛа т. Журавлев заявили мне, что две колонны автобусов в составе 50-ти технически исправных и ходовых машин к 20-му января подготовлены быть не могут вследствие отсутствия трактора, необходимого для буксировки автобусов с мест их консервации в парки. Мною было предложено использовать для этой цели груженую пятитонную авто-машину. Это мое распоряжение в течении двух дней не выполнялось и только на третьи сутки было приступлено к буксировке автобусов пяти-тонной грузовой авто-машиной»<sup>130</sup>.

Благодаря тяжелой дальнейшей работе по подготовке автобусов, которая зачастую велась и в ночное время в исключительно тяжелых условиях, объединив усилия ремонтных бригад и привлеченных к этой работе инженерно-технических работников, Автотранспортное Управление подготовило к отправке в Борисову Гриву 40 автобусов для дальнейшей работы на Ладожском озере. Выезд колонны из Ленинграда

---

<sup>130</sup> ЦГА СПб. Ф. 9838. Оп. 1. Д. 11. Л. 2.

был намечен на 22 января<sup>131</sup>. Но, к сожалению, не все из них добрались до пункта назначения – еще в черте города выбыло из строя 3 машины. Кроме того, по разным причинам на участке Ленинград-Ладожское озеро также вышло из строя еще 12 автобусов. Возможно, одной из причин этому послужило то, что значительная часть автобусов при посадке была недопустимо перегружена. Для живой связи и помощи в организации работы колонны на трассу был командирован главный инженер АТУЛа Журавлев<sup>132</sup>.

В помощь объединенной колонне ленинградских парков на трассу прибыла и с 23 января начала работать колонна московских автобусов. Обе колонны, насчитывающие в составе 80 автобусов, работали на трассе Борисова Грива – Жихарево на расстоянии 55 километров, перевозя эвакуированных из Ленинграда через озеро и частично по ту сторону озера людей к местам посадки. «Смета на содержание автобусных колонн по эвакуации на участке Борисова Грива – Жихарево утверждена в следующих размерах: по Ленинградской колонне – 244,7 т.р., по Московской колонне – 103,9 т.р.»<sup>133</sup>. За весь период работы автобусов на трассе было перевезено 214,2 тыс. пассажиров, в том числе: Борисова Грива – Жихарево – Лаврово – Кабона – 135,2 тыс. человек; в Кабоне и Лаврово к пунктам посадки в поезда – 73,0 тыс. человек; Жихарево – Борисова Грива (обратный рейс) – 6,0 тыс. человек. Средний выпуск автобусов в день с 22 по 31 января составлял 11,8 машин, а к марту, 2й половине – 69,9<sup>134</sup>. Кроме того, часть автобусов постоянно находилась в распоряжении эвакуационных пунктов и была использована на подвозке продовольствия, больных и прочих нужд эвакуационных пунктов. Помимо перевозки эвакуированного населения, автобусы, за время работы на трассе, перевезли в обратном направлении большое

---

<sup>131</sup> ЦГА ИПД СПб. Ф. 1871. Оп. 2. Д. 6. Л. 3-26.

<sup>132</sup> ЦГА СПб. Ф. 9838. Оп. 1. Д. 11. Л. 2.

<sup>133</sup> Там же. Л. 14.

<sup>134</sup> ЦГА ИПД СПб. Ф. 1871. Оп. 2. Д. 6. Л. 21.

количество военнослужащих и значительное количество различных грузов (продовольствия и фуража). Однако в скором времени перевозку на автобусах громоздких предметов запретили ввиду её нерациональности<sup>135</sup>.

Обеспечение ремонта автобусов, работающих на трассе, осуществлялось двумя способами – ремонтными базами в начальном и конечном пунктах ледяной дороги и тремя ремонтными «летучками», оказывающими техпомощь автобусам в пути. Для эвакуации автобусов с трассы к стационарным ремонтным базам в качестве аварийных машин из Ленинграда были отправлены 4 тяжелых грузовика «Крупп» и высланный дополнительно пятитонный грузовой ЯГ<sup>136</sup>. Запасными частями рембазы приходилось снабжать из Ленинграда, что вызывало значительные затруднения в связи с прекращением поставок запчастей в город с самого начала войны.

Возникли проблемы и с самой трассой - существовавшая на озере в первый период одна узкая дорога с двухсторонним движением в реальности имела только одну полосу для движения, что и приводило в условиях суровой зимы и частых метелей к образованию пробок на дороге, тормозивших движение. Иногда такие пробки появлялись из-за технических неисправностей автомашин, но чаще всего причиной этому могло послужить сужение проезжей части и затруднение разъездов при встречном движении. В дальнейшем, при эксплуатации ледовой трассы, возможность таких пробок была устранена за счет организации нескольких параллельных дорог и установлением одностороннего движения<sup>137</sup>. Несомненным тормозом в бесперебойной работе автобусов являлась односменная работа машин, что в условиях суровой зимы было недопустимо, так как приводило к частым простоям. За несколько часов

---

<sup>135</sup> ЦГА СПб. Ф. 9838. Оп. 1. Д. 11. Л. 12.

<sup>136</sup> Там же. Л. 2.

<sup>137</sup> ЦГА ИПД СПб. Ф. 1871. Оп. 2. Д. 6. Л. 23.

машина замерзала настолько, что требовались серьёзные усилия для начала работы – запуск двигателя, прогрев агрегатов вследствие их замерзания. Большое количество топлива проливалось, поскольку не были оборудованы даже бензозаправочные станции, не было топливных цистерн<sup>138</sup>.

Но, увы, практически в каждой серьёзном деле есть какие-то слабые места, недостатки. Как сказано выше, от Автотранспортного управления Ленгорсовета для работы на Военно-автомобильную дорогу №101 было направлено 40 автобусов, однако по изначальному плану предполагалась отправка от 80 до 100 единиц<sup>139</sup>. Такое значительное отклонение от утвержденного плана объяснить просто – во всех предприятиях АТУЛа к январю 1942 г. фактически осталось не более 40 автобусов в рабочем состоянии, не требующем серьёзного ремонта, которые и были отправлены на ледовую трассу. В результате, за счет автобусной колонны из Москвы, общее число автобусов достигло 80 единиц. Однако такая накладка не может быть случайностью, необходимо было найти ответственного за срыв плана. Им был признан Курдин, Иосиф Исакович, исполняющий обязанности начальника Автотранспортного управления Исполкома Ленгорсовета. Он был признан виновным в «срыве плана поставки автобусов для эвакуации населения» на закрытом партийном собрании парторганизации АТУЛа от 4 марта 1942 г.<sup>140</sup>. Кроме того, его обвиняли в том, что он «допускал нетактичность и неосторожность тем, что получал большое количество дефицитных продуктов питания, хранил таковые у себя на службе, причем это видели и знали все работники управления». Стали появляться слухи о том, что за взятки продуктами он помогал людям с эвакуацией.

Автобусы курсировали не только по определенным маршрутам,

---

<sup>138</sup> Там же. Л. 28.

<sup>139</sup> Там же. Д. 5. Л. 15.

<sup>140</sup> ЦГА ИПД СПб. Ф. 1871. Оп. 2. Д. 5. Л. 16-23.

таким как Борисова Грива – Жихарево, но и перевозили людей из самого Ленинграда. Директор автобусного парка Никитин написал в Ленгорисполком следующее объяснение: «По наряду 28 марта 1942 г. водителю тов. Михайлову (автобус 471) мною лично была дана дополнительная записка с указанием адреса заезда на ул. Маяковского д. 1 кв 113 2 этаж для посадки т. Альтерман и т. Богданова, а также было дано указание помочь вынести вещи и только после этой поездки ехать на ул. Марата 51. Однако по неизвестным причинам указание выполнено не было. Дополнительным расследованием было установлено, что водитель Михайлов прибыл на ул. Маяковского в 8.00 часов и увидел у подъезда т. Богданова (нач. милиции). Он его погрузил в автобус с довольно значительным количеством вещей и затем спросил где же т. Альтерман, т.е. ему по заданию необходимо забрать и её. Тов. Богданов ответил, что больше тут никого нет, после чего т. Михайлов поехал на ул. Марата. Адресат с ул. Марата указал водителю еще 5-6 адресов по которым т. Михайлов и забрал поместив в автобус 18 человек с большим количеством вещей»<sup>141</sup>.

Происходили и аварии – «При выполнении наряда в ночь с 24 на 22 марта т.г. автобус № 378, управляемый водителем Ивановым следовал по ул. Жуковского и при повороте на проспект Володарского наехал на стоящий на повороте улиц грузовой трамвай. Авария получилась вследствие того, что встречная военная машина шла по левой стороне не соблюдая правил уличного движения. Избегая столкновения машин водитель Иванов круто свернул влево и сам врезался в стоящий трамвай. Приказом по парку от 25 марта 42 г. за №10 убытки причиненные аварией удержаны с тов. Иванова»<sup>142</sup>.

Для того, чтобы работа автобусов проходила без срывов и сбоев, необходимо было следить не только за состоянием подвижного состава,

---

<sup>141</sup> ЦГА СПб. Ф. 9838. Оп. 1. Д. 11. Л. 16.

<sup>142</sup> ЦГА СПб. Ф. 9838. Оп. 1. Д. 11. Л. 16.



но и, пожалуй, даже в большей степени, заботиться о людях – водителях, ремонтниках, административных работниках. Во 2-м автобусном парке выделяли работникам «добавочные продукты» – например по 100 грамм спирта на человека. Всего в парке работало 100 человек – а обедов готовили на 300 – многие уносили их в бидонах домой, для семьи, что в парке не запрещалось<sup>143</sup>. Правда такое практиковались уже в июне 1942 г., зимой ситуация была гораздо более тяжелая.

С наступлением лета автобусы продолжали использоваться для эвакуации населения города, но на сухопутном участке трассы. «Автоколонна подчинена Эвакопункту как транспортный отдел с начальником колонны Калистратовым. ... С работой автоколонна справляется вполне удовлетворительно, но ввиду большого скопления пассажиров и багажа для полного удовлетворения, эвакопунктом привлекается транспорт управления снабжения тыла Ленфронта»<sup>144</sup>. В колонне числилось всего 11 автобусов ЗИС-8 и одна хозяйственная машина ГАЗ-АА – такого малого количества транспорта действительно не могло хватить для полноценного обслуживания трассы.

Но куда же делись остальные автобусы, работавшие на трассе зимой? Это становится ясно при изучении письма начальника АГУЛа Клименко заместителю командующего Ленинградским фронтом по тылу генерал-майору Лагунову от 6 марта 1942 г.: «При отправке автобусов на трассу Борисова Грива – Жихарево для перевозки эвакуируемого населения из г. Ленинграда, часть автобусов застряла в пути. Эти автобусы были взяты воинскими частями и до сих пор нам не возвращаются, несмотря на все наши обращения к ним по данному вопросу. Автобусы за №№ 414, 530, 283, 35, 541 и 273 Военно-Автомобильной Инспекцией уведены с дороги и потом взяты воинскими

---

<sup>143</sup> Там же. Л. 23.

<sup>144</sup> Там же. Л. 24.

частями, причем установить какими именно – чрезвычайно трудно. Нам известно, что автобус за № 414 взят воинской частью, расположенной около станции Ладожское Озеро, автобусы №№ 530, 35 и 283 – Транспортным батальоном, расположенным во Всеволожской, автобусы №№ 541 и 273 находятся в 5-й роте 390-го Р.В.Б. в Ваганове. Обращая Ваше внимание на то, что автобусы воинскими частями раскулачиваются, прошу Вашего распоряжения командирам воинских частей расположенных в районе трассы Ленинград-Жихарево, немедленно вернуть тресту «Ленавтотранс» АТУЛа все автобусы взятые воинскими частями с трассы»<sup>145</sup>.

Некоторые автобусы просто вышли из строя и были эвакуированы в автобусные парки, в Ленинград. Постепенно транспорт, реквизированный войсками, тоже возвращался в «Ленавтотранс» и оседал в автобусных парках. За время войны часть автобусов была уничтожена, остальные же находились в плачевном состоянии. Только тяжелая и упорная работа позволила восстановить автобусный парк города в послевоенное время.

20 апреля 1942 г. движение автотранспорта через Ладожское озеро было закрыто<sup>146</sup>. После этого срока как исключение разрешался проезд одиночных легковых автомобилей и людей по специальным пропускам. Последние движения по Дороге жизни были 24 апреля – дальнейшая эксплуатация ледовых путей стала попросту невозможна. Несмотря на огромные трудности, связанные с разрушением льда под воздействием весеннего солнца, результаты перевозок апреля 1942 г. были довольно значительными. За три недели на западный берег озера было доставлено более 87.250 т. различных грузов и вывезено из Ленинграда около 163.400 человек<sup>147</sup>.

---

<sup>145</sup> ЦГА СПб. Ф. 9838. Оп. 1. Д. 11. Л. 11.

<sup>146</sup> Ковальчук В. М. Магистраль мужества. С. 179.

<sup>147</sup> Ковальчук В. М. Магистраль мужества. С. 179.

**Глава 4. Работа транспорта Ленинграда с весны  
1942 г.**

**§ 1. Начало восстановления и работы трамвайно-  
троллейбусного хозяйства города.**

28 февраля 1942 г. горком ВКП(б) постановил к 10 марта восстановить грузовое трамвайное движение. Перед начальником Трамвайно-троллейбусного управления (ТТУЛ) Михаилом Хрисанфовичем Сорокой ставилась конкретная цель: восстановить полноценное грузовое движение трамваев к 10 марта 1942 г.<sup>148</sup>. Грузовые трамваи должны были участвовать в уборке города от снега и помочь восстановлению пассажирского движения. Сотни пассажирских и грузовых вагонов, десятки километров путей и контактной сети были в короткий срок восстановлены. 7 марта 1942 г. в 18.00 тяговая подстанция «Клинская» дала напряжение в сеть, благодаря чему удалось сдвинуть с места оставшийся еще с прошлого года на углу Загородного пр. и Рузовской ул. трамвай<sup>149</sup>. Это был первый «оживлённый» трамвай в блокадном Ленинграде после полного прекращения движения электротранспорта в осажденном городе. 8 марта 1942 г. состоялось открытие грузового трамвайного движения: помимо подстанции № 15 были введены в строй подстанция № 11 и подстанция № 20.

С 27 марта по 15 апреля были убраны миллионы квадратных метров городской территории, вывезено (в том числе и грузовым трамваем) около 1 млн. тонн мусора, нечистот и льда<sup>150</sup>. Большую роль в возрождении трамвайного движения в Ленинграде сыграло то, что Военный совет Ленинградского фронта отозвал из воинских частей группу ведущих специалистов-транспортников. Кроме того, в городе продолжал работать Трамвайно-троллейбусный техникум. За 1942 г. обучение непосредственно на производстве прошел 641 человек.

Согласно решению Исполкома Ленгорсовета 11 апреля 1942 г. «О возобновлении пассажирского трамвайного движения» предполагалось с 15 апреля 1942 г. начать полноценную эксплуатацию пассажирского

---

<sup>148</sup> Ленинградский трамвай 1941-1945. С. 16.

<sup>149</sup> Годес Я. Г. Этот новый старый трамвай. С. 114.

<sup>150</sup> Ленинградский трамвай 1941-1945. С. 16.

трамвая. Первоначально планировалось лишь 5 маршрутов, по которым должны были курсировать трамваи, им присваивались номера 3, 7, 9, 10, 12<sup>151</sup>. На отдельных участках эти маршруты напоминали довоенные, но, учитывая требования военного времени, путь следования трамваев изменили. Утверждался и регламент движения: с 6 часов 30 минут до 21 часа 30 минут.

В этот же день был издан специальный приказ по Трамвайно-троллейбусному управлению. Он предусматривал готовность к 14 апреля 116 поездов (317 вагонов), подлежащих выпуску, создание резерва из 24 поездов (72 вагона)<sup>152</sup>.

Огромной трудностью для работы трамвая во время блокады города стали, безусловно, вражеские артиллерийские обстрелы. Трамвайные парки, остановки на наиболее людных перекрестках были самыми уязвимыми целями. Трамвайный парк им. Леонова и находившийся на его территории Вагоноремонтный завод № 2 — лишь один из объектов, по которым артиллерия противника вела огонь. Тем не менее, потери парка были значительные: 20 апреля 1942 г. — 3 убитых, 24 раненых, повреждены вагоны; 9 января 1943 г. — 9 раненых, повреждены вагоны; 6 апреля — авиабомбой повреждено 30 вагонов; 9 сентября — упало 17 снарядов, разбито 11 вагонов, поврежден водопровод; 12 сентября — попало 24 снаряда, разбито 16 вагонов; еще через день — 15 снарядов, повреждено 13 вагонов<sup>153</sup>.

Восстановив трамвайное движение, городские власти сочли нецелесообразным на данный момент запускать работу троллейбуса «учитывая и состояние троллейбусного парка, и пути, и то, что троллейбус для перевозки того же количества пассажиров требует значительно больше электроэнергии, чем трамвай»<sup>154</sup>. Рабочим депо и

---

<sup>151</sup> Ленинградский трамвай 1941-1945. С. 16.

<sup>152</sup> Годес Я. Г. Этот новый старый трамвай. С. 115-116.

<sup>153</sup> Там же. С. 120.

<sup>154</sup> Ленинградский трамвай 1941-1945. С. 16.

ремонтной базы было поручено заниматься ремонтом техники и помещений парка, кондукторы были направлены в распоряжение Службу Пути и Энергослужбы, водители – в учебный комбинат для получения специальности слесаря-ремонтника. Остальные работники были рассредоточены по другим подразделениям ТТУЛ.

Транспортная проблема становилась менее острой: в ноябре 1942 г. в городе появились три новых трамвайных маршрута (18, 19, 24), что значительно улучшило связь между районами. Благодаря усилиям трамвайщиков на линию выходило уже 152 трамвайных поезда, которые за день перевозили до 1 млн пассажиров<sup>155</sup>. Кроме того, 70 грузовых трамваев перевозили грузы для промышленных предприятий, торговой сети и военных организаций<sup>156</sup>.

К концу 1942 г. работа ленинградского трамвая ухудшилась. Поезда стали ходить не регулярно, план ремонта на октябрь 1942 г. был выполнен менее чем наполовину, резко возросло число возвратов. Упала трудовая дисциплина, увеличилось количество опозданий и прогулов<sup>157</sup>.

Прорыв блокады Ленинграда в январе 1943 г. не избавил население города от воздушных налетов и артобстрелов противника. Из акта городской комиссии: «3 августа 1943 г. у трамвайной остановки против дома № 52 на Невском проспекте артснарядом было ранено 49 и убито 43 человека. 22 декабря 1943 года у трамвайной остановки против дома № 51 на Невском проспекте разрывом двух артснарядов разрушено 3 вагона, ранено 69 человек, убито 29»<sup>158</sup>. Из-за постоянных бомбардировок 132 трамвайные остановки были перенесены ближе к домам и бомбоубежищам. Вместо сдвоенных составов на линию стали выходить в основном лишь одиночные вагоны, а маршрут движения

---

<sup>155</sup> Соболев Г. Л. Ленинград в борьбе за выживание в блокаде. Книга вторая: июнь 1942 – январь 1943. С. 335.

<sup>156</sup> 900 героических дней. Сборник документов и материалов о героической борьбе трудящихся Ленинграда в 1941-1944 гг. М.-Л., 1966. С. 283.

<sup>157</sup> Ленинградский трамвай 1941-1945. С. 17.

<sup>158</sup> Годес Я. Г. Этот новый старый трамвай. С. 120.

чередовался по параллельным улицам. По сигналу тревоги водители старались уехать из опасной зоны, или остановить трамвай и увести пассажиров в укрытие.

Ремонтно-восстановительные бригады оперативно приводили в порядок линию, на ВАРЗе ремонтировали поврежденный транспорт. В Центральных мастерских, в шести действовавших парках – имени Леонова, имени Блохина, имени Калинина, имени Володарского, имени Коняшина, имени Смирнова (парки Кировского района, имени Котлякова и имени Скороходова были законсервированы) – происходил ремонт поврежденных вагонов, их восстановление. 22 декабря 1942 г. бюро горкома ВКП(б) приняло постановление, обязывавшее многие заводы и фабрики выполнять заказы по ремонту и изготовлению запчастей для трамвая. Выпуск этих деталей приравнялся к выпуску военной продукции<sup>159</sup>.

Другой трудностью в работе электротранспорта весной 1942 г. было то, что в городе все еще не хватало электроэнергии. Мощность тяговых подстанций возросла только к концу 1942 г., когда восстановленная Волховская электростанция по специально проложенному по дну Ладожского озера кабелю дала осажденному городу электроэнергию.

Уже в ноябре 1943 г. по Ленинграду ежедневно курсировало 170 трамвайных поездов, т.е. 506 вагонов. Еще 222 вагона находилось в резерве в состоянии полной готовности для выхода на линию. Всего за 1943 год трамваями в Ленинграде было перевезено почти 600 тыс. тонн грузов<sup>160</sup>.

24 мая 1944 г. Совет Народных Комиссаров СССР обязал Наркомстанкостроения, Наркомэлектропром и Наркомчермет поставить Ленгорисполкому для трамвайно-троллейбусного управления оборудование и материалы и разрешил Ленгорисполкому использовать

---

<sup>159</sup> Там же. С. 126.

<sup>160</sup> Ленинградский трамвай 1941-1945. С. 19.

для нужд ленинградского трамвая 500 тонн рельсов<sup>161</sup>. Уже через несколько месяцев промышленность начала поставки станков, механизмов, трансформаторов, рельсов. Возрождение трамвая пошло более интенсивно.

Настала пора расширения трамвайного движения - началась подготовка к восстановлению еще семи маршрутов. С самого начала были восстановлены маршруты в Озерки и Парголово, на Крестовский и Петровский острова, в Старую и Новую Деревни. После снятия блокады города в январе 1944 г. было введено в строй ещё 9 трамвайных маршрутов, это — 1, 2, 4, 5, 6, 15, 22, 27, 29<sup>162</sup>. Необходимо было обеспечивать стремительно растущую транспортную потребность возвращавшегося из эвакуации городского населения: в течение 1944 г. число жителей города увеличилось с 372 до 930 тыс. человек.

В феврале 1944г. началась подготовка к восстановлению работы городского троллейбуса, прерванной 8 декабря 1941 г. Еще в 1942 г. троллейбусы, оставшиеся на городских улицах, были эвакуированы силами ТТУЛ в парки к машинам, законсервированным еще осенью 1941 г. Для того, чтобы начать полноценную эксплуатацию троллейбусного транспорта, было восстановлено 64 км. контактной сети, подготовлено 40 машин. 24 мая 1944 г., после 29-месячного перерыва, заработали 2 троллейбусных маршрута — 1 и 4. До конца 1944 г. городским троллейбусом было перевезено почти 9.5 млн. пассажиров, что несколько сглаживало остроту транспортной проблемы в городе<sup>163</sup>.

## **§ 2. Состояние и работа автотранспорта города с весны 1942 г.**

---

<sup>161</sup> Годес Я. Г. Этот новый старый трамвай. С. 128.

<sup>162</sup> Сорока М. Х. Фронтной трамвай. С. 144.

<sup>163</sup> Ленинградский трамвай 1941-1945. С. 21.



Транспорт, оставшийся в Ленинграде, помимо перевозок использовался и на хозяйственных городских работах – «8 марта 1942 г. автомашины 1 и 2 парка, а кроме того, грузотакси, были привлечены к вывозу снега из Куйбушевского района с ул. Марата, Жуковского, Стремянной и Поварского пер.»<sup>164</sup>.

Основной же задачей для грузового транспорта города были перевозки продовольствия и топлива (угля, кокса).<sup>165</sup> Осенью 1942 г. грузовики выполняли новое задание, не менее важное, чем перевозки угля – от 290 до 315 автомобилей было задействовано при перевозке овощей, которая началась между 17 и 25 сентября. Многие машины использовались с автоприцепами<sup>166</sup>.

Водителей в блокадном городе не хватало, поэтому, согласно решению об ускоренной подготовке водителей автомашин для городского автотранспорта, Исполком Ленгорсовета должен был «организовать, под руководством автотранспортного управления (т. Броварского), ускоренную подготовку водителей автомашин по сокращенной программе. «Привлечь к подготовке водителей автомашин автошколы: учебных комбинатов «Трансэнергокадры» и «Трансэнергоучтекстиль» и автоклубы горсовета Осоавиахима и городского комитета по делам физкультуры и спорта. Предложить горкому ВЛКСМ (т. Иванову) оказать помощь в деле комплектования школ учащимися путем свободного набора молодежи и мобилизации членов ВЛКСМ (особенно девушек)»<sup>167</sup>.

За период с 15 июля 1941 г. автошколами было принято 2 379 человек, из них отсеялось 540 учеников, выпущено – 922 человек. Однако, при острой нехватке водителей в автохозяйствах города,

---

<sup>164</sup> ЦГА СПб. Ф. 9838. Оп. 1. Д. 13. Л. 11.

<sup>165</sup> Там же. Л. 1.

<sup>166</sup> Там же. Л. 46.

<sup>167</sup> ЦГА ИПД СПб. Ф. 25. Оп. 2. Д. 3778. Л. 6.

выпускников автошкол не стремились принимать на работу, мотивируя это нехваткой топлива. «В связи с отсутствием в Ленинграде бензина и достаточного кол-ва газогенераторных машин в настоящее время встал вопрос о дальнейшем использовании обучающихся в автошколах – 900 человек, прошедших уже теоретическое обучение и заканчивающих практику (монтаж и практическую езду). Распределить всех заканчивающих обучение по автохозяйствам автошколы лишены возможности, т.к. их заказчики, не имея бензина, отказываются принимать приготовленных для них шоферов-стажеров»<sup>168</sup>. Появилась идея переучить их в слесарей, но сделать это оказалось невозможно, ведь большинство из учащихся были женщины.

По состоянию на 1 июля 1942 г. в первом грузовом парке числилось 202 работника, в том числе 23 водителя, во втором – 429 служащих, из них 59 водителей. Всего же в системе АГУЛа было 2883 служащих<sup>169</sup>. Автомашин в грузовых парках тоже было немного – в первом грузовом парке всего числилось 53 машины и 9 автоприцепов, во втором – 68 грузовиков и 21 автоприцеп<sup>170</sup>. Многие из водителей увольнялись из предприятий по различным причинам, из других регионов поступали новые. Было много различных трудностей. Директор 2-го Автогрузпарка Вигдорчик писал начальнику транспортного управления Ленгорисполкома: «За последнее время увеличилось массовое увольнение по болезни рабочих, мобилизованных из других районов Союза в Ленинград. Основная масса мобилизованных получила инвалидность 2 группы. Детально анализируя причину, я пришел к твердому убеждению, что некоторые рабочие получили инвалидность незаконно, т.е. ввели в заблуждение врачей с целью уехать домой. Я не врач и мне трудно судить о степени болезни, но некоторые факты

---

<sup>168</sup> ЦГА СПб. Ф. 9838. Оп. 1. Д. 3. Л. 60.

<sup>169</sup> Там же. Д. 9. Л. 4.

<sup>170</sup> Там же. Л. 8.

подтверждают мои предположения, как, например, т. Макаров настаивал на увольнении в связи с инвалидностью 2-й группы, но получив повестку в Военкомат, попросил ходатайство об освобождении его от призыва, обещая честно работать. В настоящее время он неплохо работает шофером, хотя до этого случая он, якобы совершенно ослеп, ходил с палочкой и уверял, что узнает меня только по голосу, а сейчас свободно работает на большегрузной машине. Размах получения инвалидности 2-й группы очень большой. 14 человек мною уже уволены по настоянию прокурора Дзержинского района. Это очень вредно отражается на работе парка, остальные мобилизованные рабочие парка целыми днями ходят по врачам, выискивая разные болезни, разлагая основных рабочих нашего парка»<sup>171</sup>.

Подготовка к созданию дороги по льду Ладожского озера зимой 1942-1943 гг. началась заранее – уже в конце августа был принят «План мероприятий по организации автомобильной дороги через Ладожское озеро на зимний период 1942/43 гг.»<sup>172</sup> Предусматривалась прокладка ледовых автогужевых трасс через Шлиссельбургскую губу, направление трассы с односторонним движением автотранспорта было определено от Вагановского Спуска на Кобону. 20 декабря 1942 г. началось движение по ледовой трассе гужевого транспорта с нагрузкой до 300 кг, а 23 декабря была отправлена первая колонна из 5 автомашин ГАЗ-АА<sup>173</sup>. Но, в отличие от ледовой трассы 1941-1942 гг., во вторую блокадную зиму перевозками по льду Ладожского озера занимались только военные автомобилисты.

18 января 1943 г. в результате наступательной операции советских войск блокада Ленинграда была прорвана. В течение 7 суток сквозь коридор были проложены автомобильная и железнодорожная дороги,

---

<sup>171</sup> ЦГА СПб. Ф. 9838. Оп. 1. Д. 13. Л. 36.

<sup>172</sup> Ковальчук В. М. Магистраль мужества. С. 279.

<sup>173</sup> Соболев Г. Л. Ленинград в борьбе за выживание в блокаде. Книга вторая: июнь 1942 – январь 1943. С. 385.

вскоре началось регулярное железнодорожное сообщение с Большой землей. Работа городского автотранспорта стала еще напряженнее. Прибывавшие в город железнодорожные грузы необходимо было незамедлительно развозить на фабрики, заводы и склады<sup>174</sup>.

В 1943 г., как и в начале войны, автотранспортники Ленинграда принимали непосредственное участие в перевозках грузов для армейских подразделений. Значительная часть транспорта была направлена на массовые перевозки боеприпасов с оборонных заводов на армейские склады. В наиболее напряженные дни объем только артиллерийских снарядов достигал 250 тонн<sup>175</sup>.

14 января 1944 г. войска Ленгинградского и Волховского фронтов вновь перешли в наступление, нанеся противнику сокрушительный удар. Стремительное продвижение войск значительно растянуло коммуникации. Для доставки грузов к удаляющемуся фронту АТУЛ выделил 80 автомобилей большой грузоподъемности<sup>176</sup>. В результате успешного наступления советских войск 27 января 1944 г. Ленинградская область была полностью освобождена от войск противника.

К 1944 г. ситуация с грузовыми автомобилями в Ленинграде стала стабилизироваться – начались поставки автомобильного топлива в количествах, необходимых для нормальной работы, постепенно в город возвращались автомобили, некогда мобилизованные в РККА, появлялась техника, который город еще не знал – трофейные и Ленд-Лизовские грузовики. Поставлялись и новые автомобили отечественного производства, пусть и в небольших количествах – ГАЗ-АА и ЗИС-5. На одном только Васильевском острове на 20 декабря 1945 г. числилось: «ГАЗ-АА – 68 единиц, ЗИС-5 – 67, ЯГ-6 – 8, прочие грузовые – 32»<sup>177</sup>.

---

<sup>174</sup> 90 лет с любимым городом. С. 50.

<sup>175</sup> Пономарев Я. И. Но баранку не бросал шофер. С. 168.

<sup>176</sup> 90 лет с любимым городом. С. 51.

<sup>177</sup> ЦГА СПб. Ф. 47. Оп. 3. Д. 151. Л. 7.

Среди «прочих грузовых» и были автомобили иностранных марок, в том числе американские и немецкие. Газогенераторных грузовиков тоже было немало – «ГАЗ-42 – 32 единицы, ЗИС-21 – 7»<sup>178</sup>. Кроме того, в Василеостровском районе числилось 18 спец. машин.

Для наиболее рационального использования автотранспорта при районных Советах Ленинграда были созданы районные автотранспортные конторы, непосредственно подчиняющиеся АТУЛ. Был оптимизирован и производственный процесс на автопредприятиях. Результатом принятых мер стало увеличение объема перевозок в 1944 г. на 67% по сравнению с 1943 г., притом сам автопарк увеличился всего лишь на 16%<sup>179</sup>.

Но все-таки основная масса передач транспорта из армии пришлась уже на послевоенный период – в 1946 г. АТУЛОм было получено нарядов на 500 автомашин, которые были распределены в соответствии с решением Исполкома № 185 п. 24 от 12 июля 1946 г.<sup>180</sup> Несмотря на все трудности, на 1 января 1946 г. в учреждениях и на предприятиях Ленинграда насчитывалось уже 7791 грузовиков<sup>181</sup>.

Парк грузотакси оставался в городе, но не в полной численности – 24 автомобиля «грузотакси» 29 июня 1941 г. были отправлены в Лычково вместе с автобусами для перевозки детей<sup>182</sup>. Но значительно это на общее число автомобилей в парках не повлияло - на 10 июля 1942 г. в 1-м грузотаксомоторном парке насчитывалось 84 автомашины и 5 автоприцепов<sup>183</sup>. Конечно, далеко не все из них были в ходовом состоянии, но некоторая часть безусловно эксплуатировалась - с 15

---

<sup>178</sup> Там же.

<sup>179</sup> 90 лет с любимым городом. С. 51.

<sup>180</sup> ЦГА СПб. Ф. 7384. Оп. 29. Д. 211. Л. 7.

<sup>181</sup> Ваксер А. З. Ленинград послевоенный. 1945-1982 гг. СПб., 2005. С. 80.

<sup>182</sup> ЦГА СПб. Ф. 9838. Оп. 1. Д. 3. Л. 8.

<sup>183</sup> Там же. Д. 9. Л. 8.

апреля 1942 г. в городе работали и грузотакси, и обычные такси<sup>184</sup>. Сложно судить об общем количестве автомобилей, в действительности работавших летом 1942 г. в городе, вероятнее всего их число было минимальным, ведь в Ленинграде были большие проблемы с топливом. Норма бензина на рабочий день в августе 1942 г. составляла примерно 20 литров<sup>185</sup> – этого было явно недостаточно для полноценной работы машины. Но в самом факте работы сомнений нет, такси и грузотакси работали в городе по меньшей мере до декабря 1942 г., что подтверждает докладная записка от 9 декабря 1942 г. на имя начальника автотранспортного управления товарища Клименко, Г. С.:

«По Вашему распоряжению мною проведено расследование факта наезда водителем легковой машины Грузтаксомоторного парка Сусарова на группу красноармейцев, при чем установил:

5-го декабря в 22 час. директор парка т. Кузьмин освободил водителя Сусарова и сам пошел домой. Около 23 часов водитель Сусаров самовольно взял легковую машину, посадил 2-х девушек-водителей того же парка и выехал из парка. Через несколько минут езды он налетел на группу красноармейцев, везших на санях боеприпасы. После наезда водитель Сусаров пытался с машиной скрыться, даже выстрелы из автоматов его не остановили. Скрываясь он наехал на препятствие из труб, где машина его застряла. В этом месте сбежавшимися на выстрелы красноармейцев Сусаров был задержан, оказался в пьяном виде и доставлен в штаб воинской части, откуда и был направлен в ГАИ»<sup>186</sup>.

Зимой 1941-1942 гг. такси использовались и для эвакуации из города населения. Из письма начальник АТУЛа Клименко директору 3-го таксомоторного парка: «Ввиду большого количества машин, командированных из вверенного Вам парка на трассу Ленинград -

---

<sup>184</sup> ЦГА СПб. Ф. 9838. Оп. 1. Д. 7. Л. 40.

<sup>185</sup> ЦГА ИПД. Ф. 3105. Оп. 1. Д. 8. Л. 18.

<sup>186</sup> ЦГА СПб. Ф. 9838. Оп. 1. Д. 13. Л. 48.

Борисова Грива – Жихарево и принятого нами решения направлять машины на трассу только из 3-го таксомоторного парка – предполагается Вам организовать постоянное наблюдение за прохождением этих машин до места назначения и возврата их обратно в Ленинград, путем командирования для этой работы специального агента»<sup>187</sup>.

Из-за острой нехватки в городе топлива работа легковых автомобилей была значительно затруднена и ограничена, поэтому планировалось переделать на газогенераторный ход помимо грузовиков и некоторые легковые машины. В ЛНИИКХе был разработан специальный проект по переоборудованию стандартного ГАЗ-М1 в газогенераторный. Предполагалось, что вес установки составит всего 100 кг без топлива, 60 кг древесных чурок должно было хватать на 100 км пробега<sup>188</sup>. Однако этот проект так и не был реализован – многие посчитали, что для Ленинграда это слишком хлопотная и тяжелая в использовании конструкция.

После полного снятия блокады в Ленинград стали поступать трофейные машины самых различных марок, причем, зачастую, в неисправном состоянии. Ремонтировались такие машины в основном силами предприятий, которым они доставались<sup>189</sup>. Именно трофейные машины положили основу массовому частному владению автомобилями. Самые разные автомобили стали попадать в частное пользование, владельцами становились военные, заслуженные деятели науки и искусства. Например, «с разрешения Главноначальствующего Советской Военной Администрации в Германии в 1945 году майором Андриани С. А. была приобретена в собственность легковая автомашина марки «Опель-Кодет» и оставлена на временное хранение в Ленинграде в больнице им. Свердлова»<sup>190</sup>.

---

<sup>187</sup> ЦГА СПб. Ф. 9838. Оп. 1. Д. 11. Л. 19.

<sup>188</sup> ЦГА НТД. Ф. 275. Оп. 1. Д. 65. Л. 17.

<sup>189</sup> ЦГА СПб. Ф. 7384. Оп. 29. Д. 211. Л. 42.

<sup>190</sup> ЦГА СПб. Ф. 7384. Оп. 29. Д. 211. Л. 5.

Попадали трофейные автомобили в Ленинград различными путями – большинство доставлялось своим ходом или сцепке с площадок трофейных автомашин у городов Иелгава, Салдус, Кандава (Латвийская ССР), Критинген, Руцава (Литовская ССР). Другой распространенный путь доставки – морским путем, из портов Европы в Ленинградский торговый порт.

Помимо трофейных, в городе оставались иномарки, закупленные еще до войны. Одна из них – «легковая автомашина марки «Понтиак», восстановленная силами ремонтной зоны автобазы в июне месяце 1946 г. для отправки в санаторий Хоста. Вышеуказанная автомашина обслуживала в 1942-43 гг. Членов Военного Совета Ленинградского фронта»<sup>191</sup>. Это была одна из немногих автомашин, переживших в Ленинграде войну.

За 1945 г. автопарк Ленинграда вырос на 3615 единиц, и на 1 января 1946 г. в учреждениях и на предприятиях насчитывалось уже 11199 автомобилей, в том числе 7791 грузовая машина и 2054 легковых (56% довоенной численности)<sup>192</sup>.

В том, что такси и грузотакси в блокадном городе работали, сомневаться не приходится. Однако следует отметить, что свободный прокат легковых такси был открыт только в октябре 1946 г.<sup>193</sup>, к концу года их число было доведено до 100 машин.

Колонна грузотакси начала работать с 1 апреля 1946 г. «Машины были переданы из Первого Автобусного парка, но они были не укомплектованы, без стекол, резины и кузовов. Восстановление машин имело ряд трудностей – не было досок и запасных частей, но благодаря мобилизации водительского состава все машины были укомплектованы силами водителей вплоть до изготовления новых кузовов»<sup>194</sup>. К 1947 г.

---

<sup>191</sup> Там же. Л. 45.

<sup>192</sup> Ваксер А. З. Ленинград послевоенный. 1945-1982 гг. С. 80.

<sup>193</sup> Ленинград в первом году Сталинской пятилетки. Л., 1947. С. 10.

<sup>194</sup> ЦГА ИПД. Ф. 3105. Оп. 1. Д. 9. Л. 9.



«ежедневно работает ... 78 грузотакси, т.е. в 4 раза больше, чем в прошлом году»<sup>195</sup>. К 1950 г. планировалось увеличить количество грузовых такси до 350 машин и легковых такси – до 500<sup>196</sup>.

За годы Отечественной войны количество городского автобусного пассажирского транспорта значительно сократилось, да и техническое состояние подвижного состава лучше не стало. Причины этого вполне понятны – основная часть автобусного парка города была передана в состав воинских частей или специальных автобусных колонн. Машины, оставшиеся в городе, частично были уничтожены в результате обстрелов и бомбежек. Восстанавливать подвижной состав автобусных парков для гражданских городских перевозок начали в конце войны, первый маршрут появился только в апреле 1945 г. Он проходил от площади Растрелли до ЦПКиО им. С. М. Кирова. «Через некоторое время были восстановлены ещё два маршрута: кинотеатр «Гигант» - Кировский завод и площадь Искусств – завод «Электросила». К концу года на этих линиях работало уже 65 ЗИСов»<sup>197</sup>. Автобусное движение планировалось открыть и в пригородах - в Пушкине, Петродворце, Колпино и Кронштадте. Количество автобусов в указанных четырех городах должно было быть доведено к концу пятилетнего плана до 55 единиц. На закупку автобусов для области отводилось 3 млн руб<sup>198</sup>.

В 1946 г. автобусное движение получило большое развитие. «Сейчас ежедневный выпуск автобусов достиг 122 машин, что почти в 2 раза превышает уровень 4 квартала 1945 года»<sup>199</sup>. Всего за 11 месяцев 1946 г. автобусами перевезено 50.1 млн пассажиров, а всеми видами общественного транспорта - 739,1 млн человек<sup>200</sup>. К 1950 г. в Ленинграде

---

<sup>195</sup> Там же.

<sup>196</sup> ЦГА СПб. Ф. 7384. Оп. 29. Д. 36. Л. 3.

<sup>197</sup> 80 лет автобусному движению в Санкт-Петербурге. Альбом. С. 29.

<sup>198</sup> ЦГА СПб. Ф. 7384. Оп. 29. Д. 36. Л. 4-5.

<sup>199</sup> Ленинград в первом году Сталинской пятилетки. С. 9.

<sup>200</sup> Там же.

действовало уже 37 маршрутов, общая протяженность которых превысила 530 км, а количество автобусов возросло до 430<sup>201</sup>. Работа автобусов и троллейбусов обеспечила более 30% всех внутригородских перевозок в Ленинграде, при этом на автобусах выполнено 116 поездок на человека в год против 30 поездок в год до войны<sup>202</sup>. Такое резкое увеличение количества поездок в год на человека объясняется не увеличением числа автобусов, которое, в общем-то, просто достигло довоенного уровня, а уменьшением численности населения Ленинграда. Таким образом, благодаря усилиям многих людей и предприятий, к 1950 г. автобусный парк увеличился до довоенного уровня, а к 1958 г. в Ленинграде активно использовалось уже 187 автобусных маршрута<sup>203</sup>.

После начала Великой Отечественной войны автомобильный транспорт г. Ленинграда претерпел изменения не только в количественном, но и в качественном составе. Еще в самом начале войны лучшие машины были переданы на оснащение Красной Армии. Оставшийся на обслуживании города автомобильный парк, уже к тому времени достаточно изношенный и требующий ремонта, призван был выполнять оборонные задания при весьма напряженном режиме работы, что еще увеличило потребность в ремонтах.

Эксплуатационные хозяйства делали все возможное для поддержания автомашин в работоспособном состоянии и добились в этом отношении немалых успехов: при общей изношенности парка, напряженном режиме работы и остром недостатке запчастей, грузовики, тем не менее, исправно выполняли поставленные задачи.

Тем не менее, потребность в планомерных капитальных ремонтах за годы войны значительно возросла, поддерживать эксплуатационный парк в ходовом состоянии без производства капитальных ремонтов не

---

<sup>201</sup> 80 лет автобусному движению в Санкт-Петербурге. Альбом. С. 29.

<sup>202</sup> Материалы научно-технической конференции работников автотранспорта Ленинграда. Л., 1948. С. 6.

<sup>203</sup> Ленинградское управление автомобильного транспорта. Городские и пригородные автобусные маршруты. Справочник для автобусных бригад и линейных работников. Л., 1958. С. 132.

представлялось возможным. На 1 февраля 1945 г. около 10% грузового автомобильного парка простаивало в ожидании капитального ремонта<sup>204</sup>. Городские ремонтные предприятия делали все возможное для решения создавшихся трудностей.

---

<sup>204</sup> ЦГА СПб. Ф. 7384. Оп. 29. Д. 35. Л. 4.

## Глава 5. Ремонтно-восстановительные предприятия Ленинграда.

Стабильная работа авторемонтных заводов в рассматриваемый период – важнейшая составляющая надежной эксплуатации автомобильного транспорта города. Норма пробега до первого капитального ремонта у новой машины была крайне мала по современным меркам и составляла 95.000 км, до последующих – 70-85 тысяч. Полная амортизация наступала через 295.000 км<sup>205</sup>. Кроме того, предусматривалась «планово-предупредительная система технического обслуживания и ремонта автомобилей»<sup>206</sup>. До капитального ремонта предусматривались такие виды обслуживания техники, как ежедневный уход, «первый технический осмотр (ТО-1), второй технический осмотр (ТО-2)». По истечении установленных межремонтных пробегов автомобиль в принудительном порядке подвергался техническому осмотру, в зависимости от чего допускался к дальнейшей работе или направлялся на ремонт. «При этом предусмотрены следующие виды ремонтов: а) текущий ремонт; б) средний ремонт; в) капитальный ремонт»<sup>207</sup>. Пробег автобусов ЗИС-8 до капитального ремонта составлял 80.000-90.000 км, ГАЗ-03-03 - 60.000-70.000 км. Для новых автомобилей межремонтные пробеги увеличиваются на 20%. Межремонтный пробег до среднего ремонта принимался равным половине пробега до капитального ремонта. При среднем ремонте производится капитальный или средний ремонт

---

<sup>205</sup> Соколов М. В. Довоенные автобусы СССР. С. 222.

<sup>206</sup> Там же. С. 1.

<sup>207</sup> Автотранспортное управление Ленгорисполкома. Проектное бюро. Научно-исследовательский сектор. Объемы работ, норм времени и расценки на профилактическое обслуживание и ремонт автомобилей для гаражей районных автотранспортных контор Ленгорисполкома. Л., 1949. С. 2.

двигателя ... без снятия их с шасси»<sup>208</sup>. Решение о передаче автомобиля на капитальный ремонт принималось специальной технической комиссией в соответствии с действующими на заводе «техническими условиями»<sup>209</sup>. Максимальное время простоя в капитальном ремонте для автобусов ЗИС-8 было 25 дней, для ГАЗ-03-30 - 20 дней. На авторемонтном заводе предусматривались следующие цеха: демонтажно-монтажный, моторный, агрегатный, слесарно-механический, карбюраторный, электротехнический и аккумуляторный, сварочный, кузнечно-рессорный, медницко-радиаторный, плотниcko-деревообделочный, обойный, малярный, жестяницкий, вулканизационный<sup>210</sup>. В плотниcko-деревообделочном цехе изготавливали кузова автобусов, детали для кузовов и кабин грузовиков.

В системе Автотранспортного управления Ленсовета (АТУЛ) к середине 30-х гг. было два самых крупных авторемонтных предприятия – Авторемонтный завод № 1 и № 2. Кроме них существовали и более мелкие предприятия, в том числе относящиеся к различным организациям. Рассмотрим сведения о работе одного из ремонтных заводов города: «Первое полугодие 1934 г. закончено выполнением производственной программы по валовому выпуску на 102%. Заводом за этот отрезок времени выпущено: грузовых машин – 628 или 101,6% от плана, легковых машин – 92 или 108,2% от плана, агрегатов и запчастей – 329 приводных единиц или 84,6% от плана, машин среднего ремонта – 27 (внеплановая работа)»<sup>211</sup>. Конечно, были в работе ремонтных заводов и серьёзные недостатки – плохое снабжение зап. частями, материалами, старое оборудование, нехватка квалифицированных кадров, что влекло

---

<sup>208</sup> Автотранспортное управление Ленгорисполкома. Проектное бюро. Научно-исследовательский сектор. Объемы работ, норм времени и расценки на профилактическое обслуживание и ремонт автомобилей для гаражей районных автотранспортных контор Ленгорисполкома. С. 5.

<sup>209</sup> ЦГА СПб. Ф. 9838. Оп. 1. Д. 2. Л. 8.

<sup>210</sup> Автотранспортное управление Ленгорисполкома. Проектное бюро. Сектор научно-исследовательских и технологических работ. Типовой перечень технологических операций на ремонт автомобилей в условиях автопарков АТУЛа и унифицированные нормы времени. С. 3-4.

<sup>211</sup> За качество авторемонта. 1934. 14 июля.

за собой ухудшение качества ремонта техники. Примером этому может послужить один из заказов предприятия: «Рекорд по возврату побил легковая машина, принадлежащая «Союзтрикотажу». Эта машина была уже готова для сдачи еще 7 декабря прошлого года. Заказчик машину не принял, так как на месте обнаружил дефекты в ремонте. Машина была принята только 15 декабря. Казалось бы, дефекты были устранены, но 25 декабря машина вернулась в ремонт, оказалось в двух местах протекает бензобак и скрипит кузов. Отремонтировали её, снова сдали заказчику. Через два дня опять она вернулась на завод. ...»<sup>212</sup>. Но постепенно все эти недостатки в работе предприятия искоренялись, проводилась работа над ошибками.

Второй авторемонтный в середине 30-х гг. претерпел кардинальную модернизацию, появились новые здания, современное оборудование для производства и ремонта автомобилей – более 25 разновидностей станков, различные приспособления для обслуживания, смазки и проверки отдельных узлов машин<sup>213</sup>. На авторемонтном предприятии работало 117 производственных рабочих, административно-технический и хозяйственный аппарат насчитывал 30 человек. Руководили предприятием заведующий, его заместитель по технической части и два техника (мастера). За высокие показатели производства заводу неоднократно присуждалось 1-е место среди авторемонтных предприятий и Красное знамя Ленинградского областного комитета и ЦК профсоюза шоферов<sup>214</sup>.

Профильным направлением Второго авторемонтного завода АГУЛа был капитальный ремонт грузовиков АМО-3, ЗИС-5 и автобусов на шасси ЗИС<sup>215</sup>, которых в Ленинграде было довольно много, кроме того –

---

<sup>212</sup> Правда ГАРЗовца. 1935. 13 января.

<sup>213</sup> Калашников Н. В., Гулави К. И. Оборудование для обслуживания и ремонта автомобилей. М.-Л., 1940. С 51-116.

<sup>214</sup> ЦГА СПб. Ф. 9838. Оп. 1. Д. 2. Л. 8.

<sup>215</sup> Иванов А. Я. Второй авторемонтный. Очерк истории завода. Л., 1970. С. 69.

выпуск автобусов собственных конструкций. На авторемонтном заводе предусматривалась сдельная оплата труда слесарей, что помогало поддерживать высокие темпы ремонта машин<sup>216</sup>.

Необходимо отметить, что уровень производства на АРЗ № 2 был весьма высок. Это становится ясно при сопоставлении продукции Ленинградского авторемонтного завода и иных предприятий, производивших автобусные кузова по всей стране – в Ростове-на-Дону, Бийске, Петрозаводске, Иркутске и других городах<sup>217</sup> - автобусы, произведенные там, несомненно, уступают Ленинградским по качеству изготовления и уровню производства в целом. Зачастую конструкции этих предприятий имели очень мало общего с Московским образцом. Это вполне объяснимо невозможностью производства точных копий из-за низкого уровня производства, отсутствию необходимого оборудования и квалифицированных работников из-за повсеместной «текучности» кадров<sup>218</sup>.

Конечно, не все на заводах было идеально, главными трудностями, как всегда, стало плохое снабжение зап. частями и материалами. Иногда были необходимы какие-то упрощения, отступления от технологий. Об этом писали начальнику технического отдела НКАТ РСФСР товарищу Наумову: «Ввиду полного отсутствия алюминиевых поршней для моторов ЗИС-16 – мы систематически устанавливаем вместо них чугунные поршни, добавляя вторую прокладку под крышку блока с целью снижения степени сжатия. Не допустив такого отклонения от стандарта, мы бы уже сегодня не имели бы в эксплуатации ни одного автобуса ЗИС-16. ... Ввиду полного отсутствия запасных амортизаторов для автомобилей М-1 и ЗИС-101, таковые систематически выпускаются

---

<sup>216</sup> Автотранспортное управление Ленгорисполкома. Проектное бюро. Научно-исследовательский сектор. Объемы работ, норм времени и расценки на профилактическое обслуживание и ремонт автомобилей для гаражей районных автотранспортных контор Ленгорисполкома. С. 2.

<sup>217</sup> Шугуров Л. М. Развитие автомобилестроения СССР в период первых пятилеток (1930-1941). М., 1969. С. 34.

<sup>218</sup> Индустриализация СССР. 1933-1937 гг. Документы и материалы. М., 1971. С. 414.

из ремонта и на линию без амортизаторов. ... Отсутствие снабжения по таким деталям, как сферические пальцы рулевого управления, вкладыши рулевых тяг, шкворни поворотных кулаков – заставляет нас при ремонтах изготавливать эти детали своими силами и, конечно, не из стандартного материала установленной для промышленности марки, а из либо стали, имеющейся в наличии, что вызывает заведомо более быстрый износ этих деталей, но позволяет выпускать автомобили в эксплуатацию»<sup>219</sup>.

Без представленных выше рационализаторских решений и предложений невозможно было бы держать высокий темп работ. А работать нужно было без простоев, слаженно и быстро – по плану на 1941 г. всеми предприятиями АГУЛа нужно было выполнить капитальный ремонт «91 2-х осных автобусов, 176 – ЗИС-16 и 3-х осных, и изготовление 12 новых 2-х осных кузовов. Годовой план в отпускных ценах - 2.8 млн руб»<sup>220</sup>. Если учесть еще ремонт грузовых и легковых автомобилей на тех же рем. заводах, то получается очень большое количество техники. Но воплотиться этому плану в жизнь помешала начавшаяся 22 июня 1941 г. война.

Авторемонтные предприятия Ленинграда с первых дней войны корректировали свою работу. Например, на АРЗ №2 был размещен заказ на изготовление светомаскировочной арматуры для автотранспорта сроком изготовления до 5 августа<sup>221</sup>. Комплект светомаскировки состоял из маски на фары, вкладышей в задние стопсигналы, козырьков для заднего номерного фонаря. Но даже к 12 августа план выполнен не был, была сделана только часть заказа. Вероятно, срыв выполнения этого заказа произошел из-за мобилизации большей части работников предприятия, на что откликнулся начальник Автотранспортного

---

<sup>219</sup> ЦГА СПб. Ф. 9838. Оп. 1. Д. 2. Л. 13-15.

<sup>220</sup> Там же. Л. 28.

<sup>221</sup> Там же. Л. 25.



управления Курдин, просивший «прекратить мобилизацию рабочих из авторемонтных заводов, что сорвет план по ремонту и восстановлению техники»<sup>222</sup>. Однако многие уходили добровольно, и число рабочих рук на заводах постоянно уменьшалось.

Гораздо более важным заданием для заводов стала установка на обычные «бензиновые» грузовики газогенераторных установок. «29 ноября 1941 г. сформирован список из 200 автомобилей ГАЗ-АА, принадлежащих различным автохозяйствам г. Ленинграда, которые должны быть переданы на ЛАРЗ №1 для переоборудования на ГАЗ-42. Комплекты газогенераторных установок уже выделены»<sup>223</sup>. Это задание было действительно крайне важным, жизненно необходимым для города, поскольку «за октябрь израсходовано 338.975 литров бензина, включая резерв Ленгорисполкома. Таким образом, все имеющиеся ресурсы в Октябре были израсходованы (остаток составил 66 литров). Свободный остаток бензина, подлежащий распределению в ноябре составлял лишь 34.115 литров»<sup>224</sup>. Бензин был в дефиците, его было недостаточно для работы автотранспорта в условиях блокады города, в связи с чем было принято решение о переоборудовании грузовиков для работы на древесном топливе – деревянных чурках специальной влажности. К 1943 г. большинство грузовиков в городе были газогенераторными.

Ленинградские авторемонтные заводы №1 и №2 способствовали эффективной работе Дороги жизни – согласно постановлению Военного совета фронта от 5 января 1942 г. первый развернул свои филиалы в районе Ваганово и на восточном берегу у деревни Верола, а второй – в Жихарево<sup>225</sup>. Оба филиала ЛАРЗ №1 работали под руководством директора завода Ю. А. Корогодского, а филиал Второго ремонтного

---

<sup>222</sup> ЦГА СПб. Ф. 9838. Оп. 1. Д. 3. Л. 21.

<sup>223</sup> Там же. Л. 94.

<sup>224</sup> Там же. Л. 73.

<sup>225</sup> Ковальчук В. М. Магистралю мужества. С. 151.

возглавил Е. М. Шпаков<sup>226</sup>. ЛАРЗ №1 поставил на трассу 665 отремонтированных двигателей, 3453 электроприбора, сотни радиаторов, рессор и других необходимых и остродефицитных деталей<sup>227</sup>.

Кроме двух авторемонтных заводов в система АТУЛа были Центральные авторемонтные мастерские (ЦАРМ). В них по заданию Военного совета фронта было организовано изготовление деталей для вооружения и боеприпасов, проводился ремонт боевой техники и автомобилей для фронта. С июля 1941 г. по март 1942 г. ЦАРМ отремонтировал 603 автомобиля и 206 двигателей<sup>228</sup>. Работы проходили в тяжелейших условиях, страшной зимой 1941-1942 гг. Центральные авторемонтные мастерские были смерти на рабочих местах<sup>229</sup>.

На ремзаводах были постоянные перебои с электроснабжением, в связи с чем в начале декабря 1941 г. были «предприняты меры к срочной установке самостоятельных блок-станций передвижного типа, которые смогли бы обеспечить минимальные потребности этих предприятий в электроэнергии»<sup>230</sup>. Указанные блок-станции состояли из электрогенератора трехфазного тока производства Электроремтреста и газогенераторной установки. Но даже обеспечение бесперебойной электроэнергией не позволило выполнить заводами намеченных планов – например, за октябрь 1942 г. нужно было отремонтировать 25 газогенераторных автомобилей, а отремонтировали только 10 единиц<sup>231</sup>. Из-за таких темпов многие автохозяйства старались ремонтировать свой подвижной состав своими силами.

На 14 ноября 1942 г. по списочному составу Авторемонтного завода

---

<sup>226</sup> Оборона Ленинграда. 1941-1945. Воспоминания и дневники участников. Л., 1968. С. 649.

<sup>227</sup> Ковальчук В. М. Магистраль мужества. С. 152.

<sup>228</sup> Пономарев Я. И. Но баранку не бросал шофер. С. 30.

<sup>229</sup> Казаков Г. В. За рулем таксомотора. С. 13.

<sup>230</sup> ЦГА СПб. Ф. 9838. Оп. 1. Д. 3. Л. 110.

<sup>231</sup> Там же. Д. 6. Л. 1.

№ 2 числилось «рабочих и служащих – 227 человек, из них производственных рабочих 118 человек, которые в подавляющем большинстве состояли из вновь обученных женщин. Совершенно отсутствовали рабочие следующих квалификаций: мотористы, медники, радиаторщики и кузнецы»<sup>232</sup>. Кроме того, на заводе было два подразделения красноармейцев разных квалификаций, которые выполняли ремонт автомашин для автобронетанкового управления, в их числе имелось 12 мотористов, силами которых обеспечивался ремонт моторов и для выполнения городских заказов. Но не только военные специалисты помогали в ремонте и восстановлении гражданских машин – от АрЗ №2 было несколько ремонтных бригад, занимавшихся ремонтом автомашин, работающих «на Ледяной дороге Ладожского озера»<sup>233</sup>.

Новая программа на 1944 г., установленная Наркоматом автомобильного транспорта и решением ГКО от 19.12.43 г., предполагала капитальный ремонт на АрЗ №1 5100 автомобилей ГАЗ-АА и 1800 двигателей<sup>234</sup>. Кроме того, завод должен был за время с 1 ноября 1943 г. по 1 сентября 1944 г. «по решению Военного Совета Л. Ф. от 20.11.43 переоборудовать бензиновые машины на газогенераторные – 1200 шт. и изготовить 2000 комплектов газогенераторной аппаратуры для автомобильного управления Ленфронта»<sup>235</sup>. Второму авторемонтному заводу по плану за 1944 г. нужно было капитально отремонтировать 800 автомобилей ЗИС-5 и 250 двигателей. Однако заводы были не в состоянии справиться с заданными планами. Если в период блокады АрЗ №1 «под давлением руководящих городских организаций и производил в ограниченном количестве ремонт грузовых 1,5 тонных автомобилей, то ... в 4 квартале 1944 г. выпуск совершенно прекратился, в силу в силу

---

<sup>232</sup> ЦГА СПб. Ф. 9838. Оп. 1. Д. 12. Л. 7.

<sup>233</sup> ЦГА ИПД СПб. Ф. 5768. Оп. 1. Д. 1. Л. 17.

<sup>234</sup> ЦГА ИПД СПб. Ф. 24. Оп. 2В. Д. 6643. Л. 7.

<sup>235</sup> Там же. Л. 7.

чего находившиеся в январе-феврале 1945 г. на АрЗе №1 автомашины имели средний простой в ремонте достигавший 270 дней и с большими трудностями были получены лишь в марте месяце»<sup>236</sup>. «Что же касается ЛАРЗ №2, то этот завод, как бы не существует для города и никаких ремонтов для городских автохозяйств не производил и не производит».

Блокада города затронула все предприятия, авторемонтные заводы не стали исключением. В 1944 г. ремонтные заводы оказались в крайне тяжелом положении – не хватало рабочей силы, запасных частей, оборудования, а самое главное – цехов, кузниц и элементарных помещений для проведения работ. Если в период блокады города предприятия производили ремонты с использованием зап. частей из довоенных запасов, то к 1944 г. запасы иссякли, а новых поставок было явно недостаточно. Ремонтная база в городе практически отсутствовала, что создало тяжелейшую обстановку в работе автотранспорта. Эту проблему было необходимо решать в кратчайшие сроки, ведь ход восстановительных работ по городу Ленинграду в значительной мере зависел от подготовленности и работоспособности автотранспорта. Поэтому, для восстановления автомобильного парка, были приобретены необходимые запасные части для автомашин ЗИС-5 и ЯГ – на 500.000 руб, ГАЗ-АА – 500.000 руб, М-1 – 100.000 руб<sup>237</sup>. Кроме того, для оснащения Авторемзаводов выделялось оборудование, например трофейные станки типа «Келленбергер» (шлифовальный) и типа «Глиссон»<sup>238</sup>.

Особенно плохо дело обстояло с ремонтом легковых машин. Только в системе Исполкома Ленгорсовета насчитывалось 279 легковых автомашин М1, ЗИС-101 и иномарок<sup>239</sup>. Все эти автомашины были весьма изношены, со снабжением запасными частями дело обстояло еще

---

<sup>236</sup> ЦГА СПб. Ф. 7384. Оп. 29. Д. 35. Л. 5.

<sup>237</sup> ЦГА СПб. Ф. 7384. Оп. 29. Д. 35. Л. 9.

<sup>238</sup> Там же.

<sup>239</sup> Там же. Л. 5.

хуже, чем с грузовыми. Положение усугублялось распыленностью парка легковых машин и полным отсутствием возможности у непосредственных владельцев машин производить ремонт собственными силами. Следует отметить, что вполне справедливые требования Госавтоинспекции к культуре внешнего вида легковых автомашин, курсирующих в городе Ленинграде, совершенно не удовлетворялись. Из-за отсутствия соответствующей ремонтной базы выполнить специальные кузовные отделочные и окрасочные работы было невозможно<sup>240</sup>. Необходимо добавить, что если чрезвычайно тяжелое положение с запасными частями по легковым автомашинам ГАЗ-М1, в какой-то незначительной мере, в отдельных случаях, разрешалось в силу взаимозаменяемости некоторых деталей с другими марками, то по автомашинам ЗИС-101 положение было совершенно безвыходным. Вопрос с капитальными ремонтами ЗИС-101 не был разрешен и до войны в силу чего большинство их прошло все межремонтные пробеги. Ни одной запасной части к автомашинам ЗИС-101 Ленинград в течение войны не получал<sup>241</sup>.

К концу войны, передав значительное количество исправных машин на оснащение РККА, Ленинград фактически остался без транспорта. Принадлежащий городу подвижной состав был сильно изношен и требовал ремонтов разной степени сложности. Однако авторемонтные предприятия города, как в 1944, так и в 1945 гг. не были готовы к ремонту необходимого количества техники. Эксплуатационные хозяйства делали все возможное для поддержания автомашин в работоспособном состоянии и добились в этом отношении немалых успехов: при общей изношенности парка, напряженном режиме работы и остром недостатке запчастей, машины работали, выполняя самые различные задания. Тем не менее, потребность в производстве

---

<sup>240</sup> ЦГА СПб. Ф. 7384. Оп. 29. Д. 35. Л. 7.

<sup>241</sup> Там же.

планомерных капитальных ремонтов не только не уменьшалась, но и росла. Поддерживать эксплуатационный парк в ходовом состоянии без производства капитальных ремонтов далее не представлялось возможным.

Для продуктивной, быстрой и слаженной работы авторемонтных предприятий крайне необходимо было наладить снабжение материалами и зап. частями. Многие автомобильные детали было очень сложно достать, снабжение ремонтных заводов Ленгорисполкома из Горького и Москвы не могли удовлетворить существующие заявки. Было принято решение изготавливать необходимые зап. части в городе. На ленинградских авторемонтников работало огромное количество предприятий. Были даны распоряжения и указания в различные организации:

«1. Управлению по промкооперации (т. Никитин) изготовить по чертежам и техническим условиям Авторемонтного Управления Исполкома Ленгорсовета 50 комплектов оперения для автобусов (крылья, капоты, облицовка радиаторов).

2. Обязать Ленинградскую Контору «Главтракторосбыт» (т. Иванов) разместить на предприятиях города Ленинграда заказы на изготовление запасных частей и деталей для пассажирского автотранспорта, согласно приложению №1.

3. Просить Ленинградскую контору «Главхимсбыт» (т. Дегтяренко) обеспечить автотранспортное управление Исполкома Ленгорсовета пластикатом для обивки автобусных сидений.

4. Просить завод Резино-Технических изделий (т. Файбишенко) изготовить для АТУЛа 3.000 метров оконной желубчатой резины.

5. Просить Карбюраторный завод (т. Окунь) изготовить для Автотранспортного Управления Исполкома Ленгорсовета свечей автомобильных 18 мм. по 2.000 шт в квартал и 14 мм – по 300 штук в

кватрал»<sup>242</sup>.

Все эти материалы были необходимы для капитального ремонта и производства автобусов, причем автобусов нового типа и большей вместимости<sup>243</sup>.

Начиная с 1944 г. авторемонтные заводы города занимались ремонтом не только советских автомобилей и автобусов, но и иномарок, как трофейных, так и Ленд-Лизовских. Например, на АрЗе №2 был организован ремонт первых послевоенных ленинградских таксомоторов – немецких малолитражных автомобилей ДКВ, причем при полном отсутствии документации и запчастей к ним<sup>244</sup>. «Проходили» через ремонтные заводы и трофейные грузовики, и американские, поставленные в СССР по программе Ленд-Лиза<sup>245</sup>.

Таким образом, к концу Великой отечественной войны ремонтные предприятия города выполняли большое количество заказов, на заводах восстанавливались и ремонтировались не только советская техника, но и автомобили иностранных марок. Благодаря авторемонтникам транспорт Ленинграда исправно выполнял свои функции.

---

<sup>242</sup> ЦГА СПб. Ф. 7384. Оп. 29. Д. 117. Л. 5.

<sup>243</sup> Автотранспортное управление Ленгорисполкома. Проектное бюро. Сектор научно-исследовательских и технологических работ. Технические характеристики советских автобусов. С. 6.

<sup>244</sup> Там же. С. 59.

<sup>245</sup> ЦГА СПб. Ф. 7384. Оп. 29. Д. 211. Л. 34.

## Заключение

К 1941 г. транспортная система города на Неве сложилась в полноценном виде как хорошо функционирующая структура, способная выполнить большое количество трудных задач. Предприятия, организации и управления различных уровней активно сотрудничали друг с другом, развивая транспорт города в целом. Появлялся необходимый опыт, определенные навыки и умения как у административных работников, так и у работников на местах. Потребность в транспорте постоянно росла, развивалась промышленность города, население увеличивалось – все это способствовало увеличению числа подвижного состава, модернизации и созданию новых предприятий, связанных с транспортной сферой.

С началом Великой Отечественной войны ситуация кардинально изменилась – большая часть городских автобусов и грузовых автомобилей была включена в состав Красной Армии. Оставшаяся у предприятий Ленинграда техника была целиком переключена на работу для нужд блокадного города и фронта – перевозок продовольствия, топлива, продукции Ленинградских предприятий, эвакуации населения. Из-за отсутствия необходимого количества топлива для работы грузовых автомобилей невероятными усилиями всех предприятий города большая часть подвижного состава грузовых парков была переоборудована для работы на древесных чурках, угле или торфе. Этим автомобильные предприятия города доказали свою готовность продуктивно работать в



любых условиях.

Городской электрический транспорт начал активно работать на нужды оборонявшегося города, выполнять задачи, полученные от Военного совета Ленинградского фронта, принимать участие в эвакуации населения Ленинграда и работах по обороне города.

Только после прорыва блокады города началось постепенное восстановление автотранспорта Ленинграда. В город возвращалась техника, мобилизованная в РККА, поступала и трофейная техника. После полного снятия блокады Ленинграда началось полноценное транспортной инфраструктуры города, переход к мирной, гражданской жизни.

Из тяжелейшей войны, блокады Ленинграда было вынесено много уроков, которые нельзя забывать и по сей день.

С самого начала Великой Отечественной войны Ленинград, как и вся страна, испытывал глубочайшие потрясения. Наплыв беженцев из западных районов страны способствовал максимальной мобилизации всех сил городского транспорта. Возросшее с начала войны количество грузов было необходимо обеспечить все тем же количеством транспорта, даже меньшим – из-за мобилизации в армию работников и подвижного состава предприятий. Тяжелейшим испытанием для всего города стала первая блокадная зима 1941-1942 гг., именно она стала переломным моментом не только в работе автотранспорта, но и жизни Ленинграда в целом. Важнейшим фактором жизни города в этот период стала Дорога жизни – Военно-автомобильная дорога (ВАД) – 101, связывающая блокадный город с Большой землей. Кроме того, не прекращалась работа транспортников внутри города – автотранспортники взвалили на себя весь пласт важнейших работ по перевозке продовольствия, грузов и эвакуации населения. Из-за дефицита автомобильного топлива особое распространение получила техника, работающая на угле, торфе или сухих дровах – газогенераторные автомобили. Период с весны 1942 г. до

полного снятия блокады Ленинграда, безусловно, крайне трудный для города, стал своего рода экзаменом на прочность для многих людей, ведь им предстояло тяжелое восстановление транспортной системы города, подвижного состава, транспортных и ремонтных предприятий. Весной 1942 г. была восстановлена работа городского трамвая, увеличивалось количество перевезенного груза. За довольно короткий период транспортная отрасль города быстро восстанавливалась и постепенно набирала предвоенные показатели. Все это было достигнуто только благодаря исключительному усердию и устремлениям людей, принимавших участие в восстановлении этой отрасли.

Конечно, охватить все аспекты такой огромной темы в рамках одного исследования невозможно. Но удалось рассмотреть наиболее показательные события, факты, сведения, на основании которых можно делать полноценные и взвешенные выводы. Изучение представленной темы можно и нужно продолжать, значительный объем значимых источников по-прежнему не введен в научный оборот. Для дальнейшей работы необходимо расширить хронологические рамки, более детально рассмотреть некоторые события, упомянутые в представленном исследовании, затронуть различные побочные источники, которые помогут расширить и дополнить данную работу. В целом же поставленные цели и задачи представленного исследования успешно выполнены.

## **Использованные источники и литература**

### **Источники:**

#### **Архивные материалы:**

#### **Центральный государственный архив историко-политических документов Санкт-Петербурга (ЦГАИПД СПб):**

1. Фонд 1871. Управление автомобильного транспорта исполкома Ленгорсовета.
2. Фонд 24. Ленинградский областной комитет КПСС (1927-1991).
3. Фонд 25. Ленинградский городской комитет КПСС (1931-1991).
4. Фонд 5768. Первичная организация КПСС Авторемонтного завода № 1.
5. Фонд 3105. Первичная организация ВКП(б) таксомоторного парка треста «Ленкомтранс».

#### **Центральный государственный архив научно-технической документации Санкт-Петербурга (ЦГАНТД СПб):**

6. Фонд 270. Ленинградский филиал Всесоюзного научно-исследовательского института промышленного транспорта (ЛФ ВНИИПТ).

7. Фонд 275. Ленинградский научно-исследовательский институт академии коммунального хозяйства им. К. Д. Памфилова.

**Центральный государственный архив Санкт-Петербурга (ЦГА СПб):**

8. Фонд 47. Исполнительный комитет Василеостровского районного совета депутатов трудящихся.
9. Фонд 7384. Ленинградский городской совет депутатов трудящихся.
10. Фонд 9838. Ленинградское управление автомобильного транспорта.
11. Фонд 285. Управление помощника коменданта Кронштадтского укрепленного района по гражданской части.

**Сборники документов:**

12. Индустриализация СССР. 1933-1937 гг. Документы и материалы. - М.: изд. «Наука», 1971. - 656 с.
13. Ленинград в осаде. Сборник документов о героической обороне Ленинграда в годы Великой Отечественной войны. 1941 — 1945. - СПб.: «Лики России», 1995. - 640 с.
14. Оборона Ленинграда. 1941-1945. Воспоминания и дневники участников. Л.: изд. «Наука», 1968. - 792 с.

15. 900 героических дней. Сборник документов и материалов о героической борьбе трудящихся Ленинграда в 1941-1944 гг. - М-Л.: изд. «Наука», 1966. - 423 с.

#### **Справочные материалы:**

16. Ленинград в первом году Сталинской пятилетки. – Л.: тип. им. Володарского, 1947. – 15 с.
17. Ленинградское управление автомобильного транспорта. Городские и пригородные автобусные маршруты. Справочник для автобусных бригад и линейных работников. - Л.: Ломоносовская районная типография, 1958. - 134 с.
18. Справочник пассажирского движения в Ленинграде. Трамвай. Автобус. Такси. Речной флот. – Л.: Издательство Леноблисполкома и Ленсовета, 1936. - 127 с.
19. Троллейбус, трамвай, автобус, такси. Справочник пассажирского движения Ленинградского городского транспорта. Газетно-журнальное и книжное издательство Ленсовета РК и КД. – Л.: Типография «Ленинградская правда», 1939. – 239 с.

#### **Источники технического характера:**

20. Автотранспортное управление Ленгорисполкома. Проектное бюро. Научно-исследовательский сектор. Объемы работ, норм времени и расценки на профилактическое обслуживание и ремонт автомобилей для гаражей районных автотранспортных контор Ленгорисполкома. - Л., 1949. - 207 с.
21. Автотранспортное управление Ленгорисполкома. Проектное бюро. Сектор научно-исследовательских и технологических работ. Технические характеристики советских автобусов. - Л., 1950. - 19 с.
22. Автотранспортное управление Ленгорисполкома. Проектное бюро. Сектор научно-исследовательских и технологических работ. Типовой перечень технологических операций на ремонт автомобилей в условиях автопарков АГУЛа и унифицированные нормы времени. - Л., 1950. - 131 с.
23. За качество авторемонта. Л., 1934.
24. Калашников Н. В., Гулави К. И. Оборудование для обслуживания и ремонта автомобилей. - М-Л: гос. издат. местной промышленности РСФСР, 1940. - 238 с.
25. Материалы научно-технической конференции работников автотранспорта Ленинграда. – Л.: изд. мин. коммунального хозяйства РСФСР, 1948. – 124 с.
26. Положение о профилактическом обслуживании и ремонтах газогенераторных автомобилей ЗИС-21 и ГАЗ-42. – Л.: Ленинградское газетно-журнальное и книжное издательство, 1943. – 29 с.
27. Правда ГАРЗовца. Л., 1935.
28. Ремонт и техническая эксплуатация автомобиля. Из опыта работы автомобильных частей Ленинградского фронта. – Л.: Военное издательство народного комиссариата обороны, 1945. – 115 с.

29. Технические характеристики советских и импортных автомобилей. – М-Л.: военное издательство министерства вооруженных сил союза ССР, 1946. – 239 с.

### **Литература:**

30. В годы суровых испытаний. Ленинградская партийная организация в годы Великой Отечественной войны. – Л.: Лениздат, 1985. – 422 с.

31. Ваксер А. З. Ленинград послевоенный. 1945-1982 гг. – СПб.: изд. «Остров», 2005. – 469 с.

32. Годес Я. Г. Этот новый старый трамвай. – Л.: Лениздат, 1982. – 159 с.

33. Гудков В. А. Автомобильные пассажирские перевозки. – Волгоград.: изд. Волгоградского политех. института, 1986. – 256 с.

34. Иванов А. Я. Второй авторемонтный. Очерк истории завода. – Л., 1970. – 128 с.

35. Казаков Г. А. За рулем таксомотора. – Л.: Лениздат, 1977. – 135 с.

36. Ковалев И. В. Транспорт в Великой Отечественной войне (1941-1945 гг.). – М.: изд. «Наука», 1981. – 480 с.

37. Ковальчук В. М. Магистрали мужества. 1941-1944. – СПб.: изд. «Вести», 2001. – 520 с.

38. Ленинградский трамвай 1941-1945 гг. – СПб.: изд. «Лики России», 1995. – 320 с.

39. Матвеев В. И. Знаменитые и... Забытые. – СПб.: изд. «Копи-р Групп», 2012. – 325 с.
40. На Дороге жизни. – Л.: Лениздат, 1965. – 368 с.
41. Непокоренный Ленинград. Краткий очерк истории города в период Великой Отечественной войны. – Л.: изд. «Наука», 1985. – 326 с.
42. Пономарев Я. И. Но баранку не бросал шофер. Автотранспортники Ленинграда в Великой Отечественной войне. – Л.: Лениздат, 1988. – 190 с.
43. Соболев Г. Л. Ленинград в борьбе за выживание в блокаде. Книга первая: июнь 1941 – май 1942. – СПб.: изд. СПбГУ, 2013. – 696 с.
44. Соболев Г. Л. Ленинград в борьбе за выживание в блокаде. Книга вторая: июнь 1942 – январь 1943. СПб.: изд. СПбГУ, 2013. – 525 с.
45. Соколов М. В. Довоенные автобусы СССР. – Барнаул: изд. «Спектр», 2012. – 307 с.
46. Сорока М. Х. Фронтной трамвай. – Л.: Лениздат, 1986. – 173 с.
47. Шугуров Л. М. Развитие автомобилестроения СССР в период первых пятилеток (1930-1941). – М.: НИИНавтопром, 1969. - 54 с.
48. 80 лет автобусному движению в Санкт-Петербурге. Альбом. – СПб.: ГМИ СПб, 2006. – 112 с.
49. 90 лет с любимым городом. К юбилею регулярного автобусного движения в Санкт-Петербурге. – СПб.: изд. «Любавич», 2016. – 324 с.