

**Горшенин А.В.**  
**АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ ПЕНЗЕНСКОЙ ОБЛАСТИ**  
**В ПЕРИОД ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ**

Начало Великой Отечественной войны коренным образом изменило развитие народного хозяйства всей страны. Перевод предприятий на военные рельсы, эвакуация заводов, фабрик и населения – со всем этим необходимо было справиться экономике СССР. Обслуживать многочисленные отрасли народного хозяйства необходимо было транспорту.

Тыловым областям приходилось осуществлять быстрый переход к военной экономике. Одной из таких областей стала Пензенская. Сюда на протяжении 1941–1942 гг. было эвакуировано 50 фабрик и заводов [1, с. 64]. Вместе с предприятиями прибывало и население. Здесь люди размещались преимущественно в сельской местности: на 1 января 1943 г. из 110 033 человек в деревнях и селах проживало 92 136 переселенцев (80% от эвакуированного населения). Самое большое количество эвакуированных сосредоточилось в областном центре – 11 826 человек [13, с. 51].

Появилась необходимость осуществлять бесперебойную перевозку населения и доставку грузов к оборонным заводам и предприятиям. К началу Великой Отечественной войны в г. Пензе и г. Кузнецке основным видом городского транспорта был автомобильный (автобусы и автомашины). По Пензе на нескольких маршрутах курсировало около 20 автобусов, которые перевезли за 1940 г. 1,4 млн. пассажиров [11, с. 211]. В связи с начавшейся войной, работникам автотранспортного предприятия стало физически невозможно выполнять плановые показатели. Так, вместо запланированных за 1941 г. 17 600 тыс. пасс/км по автобусным перевозкам, удалось осуществить только 7 481, 1 тыс. пасс/км [7, л. 61]. После начала войны резко ухудшилось состояние автобусного хозяйства. Пополнение парка в 1941 г. выразилось только в поступлении 2 автобусов марки ЗИС-16, в то время как 13 автобусов марки ГАЗ-3 отправились на нужды фронта [5, л. 9].

Война изменила обыденную жизнь и работу всего населения. Так, уже 1 июля 1941 г. Пензенский обком партии принял постановление о перестройке работы на военный лад. Обком обязывал провести мобилизацию мужчин, а также обеспечить поставку для РККА автомашин, тракторов и техники. Решение власти напрямую касалось автотранспортной конторы г. Пензы. В связи с необходимостью подготовить парк автомашин к поставке в РККА к 24 и 25 июня 1941 г. для рабочих ремонтной мастерской и гаража были введены сверхурочные работы по 4 часа ежедневно на 23, 24 и 25 июня. К сверхурочным работам были привлечены следующие категории работников: слесари, токари, инструментальщики, электрики, кузнецы, молотобойцы, столяры, карбюраторщики и все руководящие работники гаража и мастерских [2, л. 116].

В начале войны в Пензенской области организовали 8 ремонтных пунктов автомобилей. Один из крупнейших авторемонтных пунктов был создан на базе Пензенского областного автотранспортного управления [4, л. 6]. Уже к 1 октября 1941 г. силами работников Пензенского областного автомобильного управления было отремонтировано и передано в Красную Армию – 30 грузовых автомобилей [4, л. 7]. Работники ремонтного пункта практически за два дня ремонтировали один грузовой автомобиль для отправки на фронт. Об этом говорят следующие цифры: к 10 октября 1941 г. работники отремонтировали 7 машин, столько же автомобилей к

25 октября, а к 10 ноября 1941 г. выполнен ремонт 11 грузовиков. Всего за октябрь и начало ноября отремонтировано 25 грузовых автомобилей, которые отправились в РККА [4, л. 121].

С января 1942 г. после сдачи большей части карбюраторных автомобилей в РККА, парк грузовиков Пензенской АТК в основном состоял из газогенераторных автомашин, что затрудняло их обслуживание [8, л. 33]. Следует подчеркнуть, что применение газогенераторных автомобилей позволяло обеспечить значительную часть перевозок тыла, что в свою очередь, освобождало большое количество бензина для нужд обороны страны, разгружало железнодорожный транспорт от перевозок жидкого топлива. Основным топливом для газогенераторных автомобилей являлась древесина, разделанная на небольшие куски – чурки. Поэтому многие предприятия сталкивались с трудностями их заготовки, разделки и хранения [10, с. 41].

23 июня 1941 г., согласно постановлению обкома партии, из Пензенской автотранспортной конторы были призваны в ряды РККА по мобилизации 36 работников (из которых 32 – шоферы) [2, л. 118]. Стоит отметить, что работники предприятия уходили защищать Родину не только в ряды Красной Армии. Так, шофёр Пожарик с 3 октября 1941 г. был освобождён от работы, согласно отношению военного коменданта г. Пензы, и как польский гражданин направлен в формируемую польскую армию [2, л. 190].

Работников автотранспортного предприятия не только призывали на фронт, но и мобилизовали на оборонные заводы, где катастрофически не хватало рабочих. По этой причине сократили следующих работников автоконторы: Жамкова, Смирнова, Пелолог, Николаеву, Акимову, Балашову, Филину, Фокину, Лосякову, Колесникову, Никулину и Потявину-Баровскую. С 25 августа 1941 г. их направили работать на завод им. Фрунзе в г. Пензе [2, л. 161]. Для Пензенской автоконторы это были значительные потери кадров, т.к. численность всего Пензенского областного автотранспортного управления к началу войны составляла 286 человек, из которых 199 – рабочих, 23 – инженерно-технических работников, 28 – служащих, 21 – младшего обслуживающего персонала и 15 – учеников [8, л. 60].

В связи с призывом работников на фронт и мобилизацией на оборонные заводы, предприятие столкнулось с острой нехваткой кадров. Не способствовал пополнению новых работников также скромный жилой фонд, который имело предприятие. Автотранспортная контора в 1941–1942 гг. имела в своём распоряжении жилищный фонд общей площадью 328,36 м<sup>2</sup> [3, л. 17].

Учитывая недостаток шофёров, с 15 октября 1941 г. была установлена работа шофёров первой смены с 8 до 20 часов, а второй смены с 20 до 8 часов ежедневно, без выходных дней впредь до отдельного распоряжения по АТК [2, л. 195]. Но не только шоферы вынуждены были значительно перерабатывать. Всем работникам приходилось трудно, поэтому не всем удавалось справляться с усталостью. В документах отмечается следующий факт: «при проверке постов АТК в ночь с 5 на 6 июля 1941 г. начальником пожарной охраны Резниковым и механиком Хреновым сторож Дмитрий Никифорович Удилин был найден спящим в дровах. Принимая во внимание тот факт, что Удилин два дежурства подряд оставлял пост и был найден спящим, чем нарушил трудовую дисциплину и совершил прогул, он был привлечён к судебной ответственности на основании указа Президиума Верховного Совета СССР от 23 июля 1940 г.» [2, л. 132].

Наряду с подобными нарушениями, другие работники, напротив, трудились усиленно, перевыполняя свою норму. К началу 1942 г. в Пензенском автоуправлении было 17 стахановцев, из них 1 шофёр, 16 ремонтных рабочих, и 25 ударников, из которых 15 шофёров и 10 ремонтных рабочих [7, л. 52].

В период войны на производство пришло много женщин и молодёжи. В Пензе более 10 тыс. женщин, занимавшихся домашним хозяйством, пришли на предприятия, овладели мужскими профессиями, заменяя ушедших на фронт мужей и братьев. К 1943 г. на предприятиях города женщины и молодёжь составляли 80% общего числа рабочих [12, с. 208]. Подобная ситуация складывалась и в автотранспортном предприятии. Ушедших на фронт мужчин-водителей сменяли женщины. В первый год войны были срочно организованы женские курсы по подготовке шоферов. 60 женщин-водителей самоотверженно трудились на грузовых и пассажирских перевозках Пензенской области [9, с. 2].

В августе началась переподготовка работников. Так, 20 августа 1941 г. кондукторов Шурупову и Вдовенкову откомандировали на курсы шоферов при автошколе «Трансэнергокадры» с сохранением средней заработной платы [2, л. 172]. А в сентябре 1941 г. набрали уже более 20 учеников. Обучающиеся курсанты гаража в Автошколе в составе 21 человека с 18 сентября 1941 г. поступили

в распоряжение технорука Брусникина для практической работы на автомашинах гаража ежедневно с 8 ч. до 15 ч., после чего являлись в Автошколу для осуществления практических занятий с 17 до 20 ч. [2, л. 180]. Предприятие нуждалось не только в шоферах, но и в ремонтных рабочих. Поэтому с 1942 г. в Пензенском автохозяйстве началась подготовка новых кадров рабочих в порядке индивидуального и бригадного ученичества. При этом оплата рабочим и мастерам за обучение учеников производилась за счёт фонда зарплаты предприятий. За 1944 г. путём индивидуального конторского ученичества было подготовлено 32 новых рабочих [6, л. 30].

Трудности в работе городского автотранспорта Пензы сказались в первую очередь на резком сокращении пассажирских перевозок. В начале войны в Пензе городскими перевозками занимались 20 автобусов, к концу войны их осталось всего 7. Причём на протяжении 1944–1945 гг. в движении находились всего один–два автобуса. Поэтому число перевезённых пассажиров сократилось с 1 418,8 тыс. в 1940 г. до 425,3 тыс. человек в 1945 г. [14, с. 115].

В соответствии с Указом СНК от 18 сентября 1941 г. о всеобщем военном обучении, в Пензенской АТК был издан приказ, по которому рабочие, инженерно-технические рабочие и служащие, рождённые в 1923–1924 гг., а также лица мужского пола до 45 лет, не служившие в РККА, проходили 110-часовую программу военного обучения. Техноруку АТК Бруснику и зам. директору Бочарову было дано задание перестроить работу цехов таким образом, чтобы ход основной работы не мог влиять на военную подготовку [2, л. 190].

В конце 1943 – начале 1944 гг. в рамках оказания помощи в восстановлении освобождённых от немецких войск районов, в числе прочего из Пензенской области в Орловскую был отправлен один вагон с автобусами [6, л. 31].

Таким образом, автомобильный транспорт Пензенской области в годы войны осуществлял городские и районные перевозки пассажиров, доставлял работников на оборонные предприятия, перевозил грузы различных организаций, а также ремонтировал грузовые автомобили для отправки их на нужды Красной Армии, чем вносил свой вклад в великую победу.

#### Литература

1. Ванчинов, Д.П. Военные годы Поволжья / Д.П. Ванчинов. – Саратов: Изд-во Саратов. ун-та, 1980. – 325 с.
2. Государственный архив Пензенской области (далее – ГАПО). – Фонд Р-556. – Оп. 1. – Д. 121.
3. ГАПО. – Фонд Р-556. – Оп. 1. – Д. 122.
4. ГАПО. – Фонд Р-1877. – Оп. 1. – Д. 1.
5. ГАПО. – Фонд Р-2450. – Оп. 1. – Д. 10.
6. ГАПО. – Фонд Р-2450. – Оп. 1. – Д. 15.
7. Государственный архив Российской Федерации (далее – ГАРФ). – Фонд А-398. – Оп. 1. – Д. 212.
8. ГАРФ. – Фонд А-398. – Оп. 1. – Д. 240.
9. Наша Пенза. – 2004. – 30 января – 5 февраля.
10. Панютин, К. Газогенераторное топливо / К. Панютин // Автомобиль. – 1941. – № 9. – С. 16–19.
11. Пензенская область за 50 лет Советской власти: статист. сб. – Саратов – Пенза: Приволж. кн. изд-во, 1967. – 258 с.
12. Путь в полвека: Пензенская область за 50 лет Советской власти. – Саратов – Пенза: Приволж. кн. изд-во, 1967. – 367 с.
13. Федотов, В.В. Эвакуированное население в Среднем Поволжье в годы Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.) / В.В. Федотов. – Самара: СамГТУ, 2009. – 156 с.
14. Шматов, Е.Н. Города Среднего Поволжья в период Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. / Е.Н. Шматов. – Самара: СамГАПС, 2006. – 178 с.