

РАЗВИТИЕ ОБЩЕСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА ТРАНСПОРТЕ КОМИ АССР

(1920-е - середина 1940-х гг.)

THE DEVELOPMENT OF PUBLIC ACTIVITY OF THE TRANSPORT in the KOMI REPUBLIC (1920s - middle 1940s)

D. Loginova

Annotation

The article considers the period of organization, development and actions of the voluntary society of assistance to development of automobilism and improvement of roads Avtodor in the Komi Republic, its role in the popularization of road transport in the region and improvement of professional skills among motor workers and road construction. Also the organization of road runs as a way of propaganda and involvement in the ranks of the company.

Keywords: Komi Republic, Avtodor, social work, counseling, lottery tickets, children's circles, car races.

Логинова Диана Васильевна

*Сыктывкарский лесной институт (филиал)
ФГБОУ ВПО "Санкт-Петербургский
государственный лесотехнический
университет им. С. М. Кирова"*

Аннотация

В статье рассматривается период организации, становления и действия добровольного общества содействия развитию автомобилизма и улучшению дорог "Автодор" в Коми АССР, его роль в популяризации автомобильного транспорта в регионе и повышении профессионального мастерства среди автотранспортных работников и дорожного строительства. Также организация автомобильных пробегов как способ агитации и вовлечения в ряды общества.

Ключевые слова:

Коми АССР, "Автодор", общественная деятельность, консультации, лотерейные билеты, юные автодоровцы, автопробеги.

Общественная деятельность на транспорте представляет немаловажный интересный этап в развитии автомобилизации страны, особенно в довоенный период, когда шло интенсивное становление автотранспорта и дорожного строительства. Работа общества по содействию автомобильному транспорту и дорожному строительству "Автодор", которое организационно оформилось в сентябре 1927 г., является ярким свидетельством этой трудной работы. Создание Общества стало логическим следствием начавшихся преобразований в стране. Неудовлетворительные дороги в огромной стране, почти полное отсутствие транспорта сдерживало становление государства. Привлечение к развитию автомобилизма и строительству автомобильных дорог широкой общественности должно было способствовать ускорению темпов индустриализации. Уже к 1933 г. общество объединяло в своих рядах свыше 2 млн. членов.

История общественной деятельности на транспорте достаточно малоизученная область исследований. Упоминания об "Автодоре" встречаются в монографиях А. С. Кудрявцева, В. Ф. Бабкова [1, с. 168; 2, с. 59]. Более подробно история "Автодора" описана в работе А. Д. Рубца [5, с. 262–267].

Работа Коми отделения общества "Автодор" вообще не освещена в работах историков. В статье впервые использованы архивные материалы Национального архива Республики Коми.

Кроме общесоюзного "Автодора" были созданы рес-

публиканские отделения общества. В конце 1927 г. отделения Автодора были организованы в 14 городах страны, а к апрелю 1928 г. их число возросло до 21 местного отделения. В 1928 г. 5 марта в Коми Области был создан областной отдел общества "Автодор". Располагалось оно в Сыктывкаре по адресу ул. Интернациональная, д. 45.

Общество содействия автомобильному транспорту и дорожному строительству "Автодор" сыграло и большую роль в деле автомобилизации и в дорожном строительстве Коми области. Обычно в ряды Автодора вливались целыми коллективами. Членский взнос с предприятия варьировал от 100 до 500 руб. (все зависело от финансовых возможностей организации). Деньги вносились через Сберкассу [4, д. 2, л. 41].

В 1928 г. все правление Автодора состояло из председателя Малышева К. А., секретаря, казначея и еще двух человек. На тот период у Автодора были отделения: Усть-Вымское с коллективами в Княжпогосте, Коквицах и Леспромхозе; Визингском районе – Палаузский райотдел; Печорский райотдел и ячейки в Усть-Куломе (Подельская тракторная база) и Прилузское райоргбюро. В Сыктывкаре ячейки Автодора были при ОМХ, Госторге, тресте "Комилес", ОЗУ и индустриальном техникуме [4, д. 2, л. 62].

В 1930 г. в рядах Автодора числилось 449 человек, из них 41 рабочих, 283 служащих, 18 крестьян. 42 человека были членами ВКП(б) и 28 членов ВЛКСМ [4, д. 2, л. 31]. К окончанию существования общества Автодор в

1935 г. в Коми Области было 9100 членов [4, д. 7, л. 33].

Наряду с организационными вопросами развития автотомобилизма обществом проводилась большая агитационно-массовая работа. Основными задачами, ставившимися обществом были: вовлечь местное население на ремонт дорог; знакомство членов Автодора с автомобильным и автодорожным делом; вовлечь население на подписку на литературу Автодора – это журналы "За рулем", который выходил 2 раза в месяц (годовая подписка стоила 4 руб. 80 коп., а с библиотекой журнала – 10 руб.) и газету "Автодор", выходил тоже 2 раза в месяц (цена годовой подписки – 2 руб. 40 коп.) [4, д. 4, л. 6].

Дорожное строительство в Коми области являлось узловым вопросом, и все ячейки Автодора должны были сосредоточить все свое внимание на нем. Население не очень стремилось заниматься дорожным делом, поэтому на всех собраниях и конференциях Автодора – этот вопрос был наиболее болезненным и практически не решаемым. Дороги требовали больших капиталовложений, а те средства, которые выручал Автодор от продажи лотерейных билетов, были мизерными.

Реализация всесоюзных лотерейных билетов системы общества Автодор были весьма значимым мероприятием. От объема их продаж зависела жизнеспособность Общества. Лотерейные билеты разделялись на 4 разряда и отличались друг от друга стоимостью (низший разряд билетов – 1 руб.) и, соответственно, перечнем выигрышных вещей: чем выше разряд, тем дороже лотерея на 1 руб. и тем больше перечень выигрываемого. Отмечалось, что все средства от выигрываемого шли на содействие автомобилизации и развитию дорог в СССР.

Диапазон вещевых выигрышей 3 и 4 разряда был впечатляющий: от аэросаней (стоимость 1 шт. 2500 рублей), автомобиля "Форд" с гаражом (2000 рублей), автокруиза по СССР – стоимостью 400 рублей до детского педального автомобиля, охотничьего ружья и т.п. [4, д. 3, л. 22, 81].

Коми областное общество Автодор проводило политику развития автошкол в Коми Области. С 1930 г. с момента появления автомашины в области была поставлена задача организации курсов шоферов, но так как машин для обучения не было, организация школы тормозилась и фактически системно не работала. Зато с 1 января 1931 г. при областном отделении Автодор было организовано бюро технической консультации заочников. Инструкторы общества письменно отвечали на вопросы, появляющиеся у трактористов и автомобилистов Области [4, д. 2, л. 53].

Понимая, что теоретическое обучение должно обязательно быть сопряжено с практикой, считалось, что для обеспечения надлежащей подготовки необходимо обеспечить курсантов практической ездой на автомашине не менее 20–30 часов – по постановлению ЦК ВКП(б) от 19

июля 1932 г. и практическое знакомство с устройством двигателя внутреннего сгорания. СНК СССР от 21 мая 1932 г. за № 764 издал обязательное постановление о передаче кружкам по подготовке кадров водителей автомашины и мотоциклы, прошедшие амортизационный срок [4, д. 5, л. 10]. Не помогло и это постановление.

Не имея автомашин в наличии, Общество в марте 1933 г. Автодор организует кружок велосипедистов, который должен сыграть большую роль в борьбе с бездорожьем [4, д. 3, л. 87]. В частности, проводить массовые агитационные пробеги с целью вовлечения населения на дорожные работы. Население во многом пассивно относилось к призывам властей улучшать дороги.

В 1933 г. в Коми Области остро ощущалась потребность в автомобильных кадрах (шоферах, механиках и т.д.). Считалось, что к 1934 г. потребуется примерно 250 специалистов, которых срочно надо начинать готовить путем создания кружковой системы, проводимой обсоветом Автодора.

Областное Общество Автодор участвовало и в проведении техминимумов по автоделу для водительских кадров в объеме 30 часов (I ступень) и 100 часов (II ступень). И уже к 1935 г. техминимум по I ступени окончило 261 человек и по II ступени – 216 человек [4, д. 6, л. 4, 6].

Обучение по автоделу велось по программе Красовского. Его также рекомендовали и в кружковой системе. Программа была разбита на три ступени, изучая двигатель автомобиля, шасси автомобиля и практическую езду.

В кружках по обучению автоделу принимались в основном комсомольцы, причем девушки-комсомолки участвовали наравне во всех испытаниях с комсомольцами.

Для самостоятельного теоретического обучения рекомендовались учебники одного из известнейших специалистов автомобильного дела Чудакова Е. А. "Автомобиль ГАЗ", "Автомобиль"; Карягина А. "Устройство автомобиля"; плакаты по деталям двигателя и его приборов, также разрезной двигатель [4, д. 6, л. 10, 17, 27, 30].

В 1935 г. областное общество Автодор увеличило объемы техминимума до 122 часов. Он был утвержден приказом по Госавтоинспекции Коми области в связи с тем, что аварийность на дороге и низкая водительская дисциплина были самой большой проблемой многих предприятий. Техминимум должны были проходить все шоферы, имеющие право на управление автомобилем и работающие на автотранспорте не менее 5 месяцев, но не имеющие шоферских прав. Техминимум должны были проводить механики МТС и инженеры автотранспортных предприятий на местах, кроме Сысольского и Усть-Вымского районов, которые должны были проходить техминимум в Сыктывкаре [4, д. 8, л. 51].

Также областное общество Автодор вело большую работу по вовлечению в свои ряды юных автолюбителей. В 1934 г. было создано общество юных друзей Автодора

(далее ЮДА). В Коми Области числилось 800 человек – членов ЮДА [4, д. 8, л. 51]. Больше всего их было в средней школе № 1 г. Сыктывкара, где был создан кружок юных автомоделистов. В июне 1935 г. были проведены соревнования автомоделистов на Красной площади (нынешняя Стефановская).

Впереди колонны автолюбителей шел настоящий автомобиль, позади ребята со своими моделями. Для победителей были учреждены премии: 1 премия – 20 руб., 15 премий по 15 руб. и одна премия для дошкольника – 10 руб. [4, д. 7, л. 1, 3].

Чтобы получить значок Автодора юным друзьям автомобиля следовало знать ответы на вопросы типа "что такое Автодор?", знать историю развития автомобиля, его устройство и принцип действия, уметь делать эскиз автомобиля, сделать самодвижущийся экипаж (модель), знать правило дорожного движения [4, д. 7, л. 9].

Из общественного движения, содействовавшего делу развития автомобилизации Коми следует обратить внимание и на автопробеги. Наш край не изобилует количеством автопробегов в силу своей отдаленности от центральных районов, отсутствия дорог и крайне незначительного количества автомашин.

В осуществление Июньского Пленума ЦК ВКП(б) и III краевого съезда Советов Коми Обкомом ВКП(б) был организован пробег Сыктывкар –Троицко–Печорск. 20 августа 1935 г. в 5 часов вечера автоколонна автопробега в составе четырех автомашин отправилась в путь. Начиная с 9 км автомашинам попались зыбучие пески, труднопроходимые, особенно для легковых автомашин. От Помоздино до Троицко–Печорска расстояние 144 км проехали за 23 рабочих часа, а на обратном пути покрыли за 8 часов. За время автопробега было сделано 25 выступлений на митингах и собраниях среди колхозников и единоличников. Указывалось, что автопробег вызвал новый подъем трудящихся Сыктывдинского, Сторожевского, Усть–Куломского, Троицко–Печорского районов на ремонт и строительство дорог. Автопробег был завершен без серьезных поломок, несмотря на сильную изно-

шенность машин [6, с. 4].

Во второй половине 30-х гг. особый интерес время вызвала перспектива применения легкодоступного топлива: древесины, соломы, торфа, бурого и каменного угля. Среди многочисленных пробегов следует обратить внимание на большой пробег, в июле 1938 г., коснувшийся и Коми АССР, 17 автомобилей отечественного производства, из них 12 газогенераторных (на дровах и древесном угле), остальные, для сравнения, на бензине. Маршрут испытаний: Москва – Пенза – Куйбышев – Казань – Уфа – Магнитогорск – Челябинск – Омск – Петропавловск – Свердловск – Пермь – Киров – Горький – Ярославль – Вологда – Ленинград – Псков – Витебск – Минск – Гомель – Чернигов – Киев – Курск – Орел – Тула – Москва. Колонна дважды пересекла Уральские горы, на ее пути встречались разнообразные дорожные и климатические условия. 30 августа, пройдя 10897 км за 53 ходовых дня, автомобили пришли к финишу на Серпуховском шоссе. Все автомобили, в том числе и газогенераторные дошли до финиша без аварий. Цель пробега состояла в том, чтобы доказать, что древесная чурка может заменить дорогостоящий бензин. Властям Коми Области предписывалось обеспечить стабильный проезд по территории области по трактам Мураши – Сыктывкар – Усть–Вымь – Яренск и принять все меры, чтобы колонну газогенераторных ЗиСов пропустить по нашим трактам беспрепятственно, что и было выполнено [3, с. 2].

К сожалению, не располагая собственными машинами, Автодор занимался преимущественно выпуском учебных материалов, а также обучением слушателей по устройству автомобиля с помощью плакатов, и пособий. Общество Автодор в Коми АССР прекратило свое существование в 1935 г. Работа Автодора в Коми АССР так и не была признана удовлетворительной ни на одном из заседаний общества. Коми Область постоянно запаздывала или не выполняла план реализации лотерейных билетов среди населения, большинство планов руководства автодоровцев республики так и осталась не реализованной в силу отсутствия финансирования, а автомобильные пробеги, тем более союзного значения, надолго были забыты местным населением.

ЛИТЕРАТУРА

1. Бабков, В. Ф. Развитие техники дорожного строительства [Текст] / В. Ф. Бабков. – М. : Транспорт, 1988. – 272 с.
2. Кудрявцев, А. С. Очерки истории дорожного строительства СССР [Текст] / А. С. Кудрявцев. Т. 2. Послеоктябрьский период. – М. : Науч.-тех. изд. автотранспортной литературы, 1957. – 368 с.
3. Полещиков. Республике – хорошие дороги // За новый Север. 22 июня. 1938. С. 2.
4. НА РК. Ф. Р-991. Оп. 1.
5. Рубец, А. Д. История автомобильного транспорта России [Текст] / А. Д. Рубец. – М. : Эксмо, – 304 с.
6. Чупров. Автопробег завершен // За новый Север. 8 сентября. 1935. С. 4.