

П. С. Чекалев-Демидовский

Газогенераторный транспорт как попытка решения проблемы топливного обеспечения блокадного Ленинграда*

В отечественной историографии блокады Ленинграда проблеме обеспечения города топливом уделялось незаслуженно мало внимания. Вопросы, связанные с топливным снабжением заблокированного города, затрагивались лишь в контексте рассмотрения других, пусть и смежных тем. Важной и в то же время весьма специфической составляющей представленной проблемы является функционирование газогенераторного автомобильного транспорта, масштабы использования которого пока не определены исследователями.

В научных и публицистических работах, как в советской, так и в современной историографии, встречаются только фрагментарные, разрозненные упоминания о газогенераторной технике как таковой¹. По вполне очевидным причинам в источниках личного происхождения практически невозможно найти упоминания о газогенераторах — даже люди, казалось бы, непосредственно связанные с топливным обеспечением города, не заостряли внимание на столь обычных и неинтересных для обывателя моментах². Зачастую автомобили с газогенераторными установками попадали в объективы фотографов военного времени, однако исследователи, публикуя фотографии, обычно не дают никаких комментариев относительно этих в общем-то незначительных особенностей³. Составители сборников документов,

**Чекалев-
Демидовский
Петр Сергеевич**
сотрудник дворцово-
паркового ансамбля
«Ораниенбаум» —
филиала
Государственного
музея-заповедника
«Петергоф»
(Санкт-Петербург,
Россия)

посвященных Великой Отечественной войне и блокаде Ленинграда, не считали необходимым публиковать материалы, связанные с газогенераторным оборудованием и транспортом, поэтому абсолютное большинство документов, проливающих свет на представленную проблему, до сих пор не опубликовано⁴.

Для Ленинграда в условиях вражеской блокады первостепенное значение приобрели вопросы, от решения которых напрямую зависели оборона и жизнь осажденного города. Важнейшую роль сыграл транспорт — благодаря его работе стали возможны доставка в город необходимых грузов, перевозка продовольствия и материалов внутри блокадного кольца, эвакуация населения.

К 1941 г. транспортная инфраструктура Ленинграда сложилась как цельный, отлаженный механизм, способный решить множество поставленных перед ним задач. С началом военных действий все предприятия и подразделения Автомобильно-транспортного управления при Ленгорисполкоме (далее — АТУЛ) были целиком переключены на работу для нужд фронта, изменились цели и задачи, поставленные перед транспортом. Начались массовая подготовка и передача техники в Красную армию, мобилизация работников автотранспортных предприятий, организация перевозок как для фронта непосредственно, так и для нужд обороны в тылу, перевозка детей и населения в порядке эвакуации и т. д.

Изъятие и передача автомобильной техники для нужд РККА, в полной мере оправданные и обоснованные, ставили организации, у которых этот транспорт изымался, в крайне тяжелое положение. 15 июля 1941 г. председателю Ленинградского городского совета депутатов трудящихся П. С. Попкову писали, что поставки машин в Красную армию привели к тому, что автотранспорт АТУЛа сократился более чем на 50 %⁵. Помимо поставок в Красную армию по основному мобилизационному плану изъятие машин из хозяйств АТУЛа производилось на основании отдельных распоряжений руководства Исполкома Ленгорсовета и других организаций.

По мере приближения осени 1941 г. ситуация с автотранспортом становилась все сложнее. Трудность заключалась не только в передаче в армию техники, но и в мобилизации работников автомобильных и ремонтных предприятий. Ввиду сложившегося положения 15 августа 1941 г. начальник АТУЛ С. П. Броварский отдал приказ о переводе части водительского состава автобусных парков в количестве 90 чел. на казарменное положение⁶. 6 сентября 1941 г. 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 перевозок⁷.

С наступлением зимнего периода ситуация с транспортом в Ленинграде стала критической. 8 декабря 1941 г. движение трамваев в городе прекратилось, троллейбусное движение было прекращено еще 20 ноября и возобновилось только после полного снятия блокады, 24 мая 1944 г.⁸ Единственным транспортом в городе остался автомобильный.

Однако самой большой проблемой для транспорта осажденного города стало топливо. 2 сентября 1941 г. противник окончательно захватил станцию Мга, а вместе с ней была утрачена последняя железная дорога, связывавшая

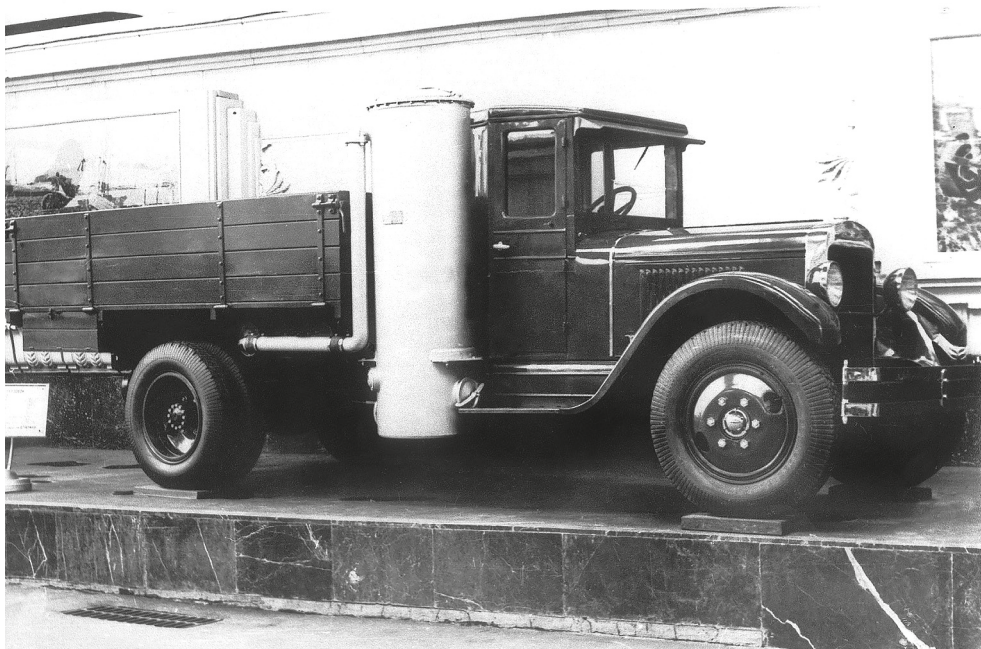
Ленинград со страной⁹. В начале октября стало ясно, что запасы топлива в городе подошли к концу и не пополняются в должном объеме. Именно в этот период вопросы распределения нефтепродуктов начали решаться на уровне городского комитета ВКП(б) и Исполнительного комитета Ленинградского городского совета депутатов трудящихся. Автомобильный бензин оказался настолько дефицитным, что в скором времени горком партии стал распределять топливо в минимальных размерах — вплоть до 10 литров.

За октябрь 1941 г. 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»¹⁰. Встал вопрос о полном прекращении автобусных перевозок с 20 октября¹¹. Сложившаяся к ноябрю ситуация была катастрофической, весь оставшийся транспорт города мог просто остановиться из-за отсутствия горючего.

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»¹². 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 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»¹³.

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»¹⁴, в котором возложил на директора ликероводочного завода Бордукова задачу по организации производства бензина из солярового масла по разработанному Ленинградским текстильным институтом способу, заключавшемуся в использовании одного из имеющихся на заводе перегонных аппаратов¹⁵. К сожалению, данный способ получения автомобильного топлива оказался не вполне действенным, поэтому уже 12 декабря 1941 г. Постановление было пересмотрено.

Единственной реальной возможностью выхода из сложившейся ситуации оказалось массовое введение в эксплуатацию газогенераторных автомобилей. С 1938 г. на Горьковском и Московском автозаводах большое внимание уделялось серийному выпуску грузовиков с газогенераторными установками¹⁶. До войны в Ленинграде уже эксплуатировались автомобили, работающие на газе, но их доля в общем количестве городского грузового транспорта города была небольшой. Увеличение парка газогенераторных автомобилей лимитировалось перегрузкой автогрузовых парков, которая уже в начале 1941 г. привела к нарушению



ЗИС-21 — газогенераторная модификация ЗИС-5, работающая на дровах. Выставочный экземпляр с улучшенной отделкой (Матвеевко В. И. Знаменитые и... забытые. СПб., 2012. С. 32)

требований пожарной безопасности, не допускающих близкого расположения газогенераторных и бензиновых машин¹⁷.

Кроме того, большая часть газогенераторных автомобилей в начале 1941 г. не эксплуатировалась в принципе и просто простаивала в автопарках. Причин этому было несколько: отсутствие топлива, заготовка которого в Ленинграде не была организована должным образом; запрещение работать водителям, не сдавшим специальных экзаменов; отсутствие необходимого ремонта и своевременного обслуживания достаточно специфического и нового для автотранспортников оборудования¹⁸.

Несмотря на то что именно этими проблемами стоило озаботиться в первую очередь, было решено увеличить общее количество газогенераторной техники. В январе — феврале 1941 г. в Ленинград поступило около 50 газогенераторных машин ЗИС-21, которые к лету 1941 г. уже частично останавливались из-за отсутствия запасных частей и необходимого квалифицированного ремонта¹⁹. 10 июля 1941 г. Исполком Ленгорсовета принял решение о приобретении для Управления предприятиями коммунального обслуживания (УПКО) Ленинграда 67 газогенераторных грузовых ГАЗ-42 в целях «обеспечения транспортном работ по очистке города»²⁰. Кроме того, парк газогенераторных грузовиков постоянно рос благодаря работе авторемонтных предприятий города. «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»²¹.

1 августа 1941 г. в городе насчитывался в общей сложности 1171 газогенераторный автомобиль, 80 % из них были исправны и могли нормально эксплуатироваться²². К ноябрю 1942 г. в Ленинграде было 647 газогенераторных машин, в том числе 500 ГАЗ и 147 ЗИС, на ходу — 400 ГАЗ и 117 ЗИС²³. Значительное уменьшение числа газогенераторных автомобилей объясняется тем, что общее количество подвижного состава сократилось за счет передачи техники для нужд РККА. Поставок новой техники и газогенераторных установок в Ленинград с сентября 1941 г. не производилось — пополнение автопарка было возможно лишь благодаря работе авторемонтных предприятий города.

Основным топливом для газогенераторных автомобилей стали сухие древесные чурки, производство которых было налажено на многих предприятиях города, например на Ижорском фанерном заводе²⁴. В качестве топлива для газогенераторных установок в начале 1942 г. использовались даже дрова, полученные от слома бревенчатых домов²⁵. «Газгенеры» могли работать и на торфе — процесс эксплуатации газогенераторных автомобилей на торфе (или смеси торфа с древесными чурками) ничем не отличался от эксплуатации их на древесных чурках. Никаких переделок и конструктивных изменений генератор не требовал²⁶. Главное условие для нормальной работы газогенераторных установок — достаточно сухое топливо с влажностью не более 20–22 %²⁷.

8 октября 1941 г. исполкомы Ленгорсовета и Облсовета приняли решение начать заготовку дров в Парголовском и Всеволожском районах. Направленные на лесозаготовки женщины и подростки не имели опыта работы, спецодежды и инструмента. На помощь им было послано около 2 тыс. комсомольцев, преимущественно ленинградских девушек, но и они, несмотря на самоотверженный труд, оказались не в состоянии обеспечить город дровами²⁸. Помимо лесозаготовок ленинградцев направляли и на добычу торфа, например, рабочих завода № 371 неоднократно отправляли на Шуваловские торфоразработки²⁹.

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.»³⁰. Газогенераторные грузовики требовали большого количества твердого топлива: на 100 км пути ГАЗ-42 расходовал 60 кг сухих древесных чурок, ЗИС-21 — целых 100 кг³¹. Кроме того, газогенераторные автомобили имели множество минусов: каждый час приходилось догружать топливо в бункер, саму установку необходимо было регулярно чистить от остатков сгорания, да и грузоподъемность автомобиля уменьшалась из-за веса газогенераторного оборудования³². Тем не менее газогенераторные грузовики имели огромное значение для блокадного города, это был практически единственный выход из сложной ситуации с топливом.

Из-за острой нехватки бензина в городе работа легковых автомобилей была значительно ограничена, поэтому помимо грузовиков планировалось перевести на газогенераторный ход и некоторые легковые машины. В Ленинградском научно-исследовательском институте коммунального хозяйства был разработан специальный проект по переоборудованию стандартного ГАЗ-М1 в газогенераторный.



ГАЗ-42 (Матвеевко В. И. *Забытые и знаменитые*. СПб., 2003. С. 221)

Предполагалось, что вес установки без топлива составит всего 100 кг, 60 кг древесных чурок должно было хватать на 100 км пробега³³. Этот проект так и не был реализован — многие посчитали, что для Ленинграда это слишком хлопотная и тяжелая в использовании конструкция. Однако установка газогенераторного оборудования на тракторы стала массовой и весьма успешной — в 1942 г. в Ленинграде было некоторое количество гусеничных тракторов ЧТЗ С-60 («Сталинец»), оборудованных газогенераторными установками и работающих на древесном топливе (чурках)³⁴.

После мобилизации большого количества водителей в действующую армию появилась необходимость в подготовке новых кадров, поэтому, согласно решению Исполкома Ленгорсовета, была организована ускоренная подготовка водителей автомашин по сокращенной программе³⁵. С 15 июля по 10 сентября 1941 г. автошколами было принято 2379 чел., из них отсеялось 540 учеников, выпущено в общей сложности 922 чел. Однако при острой нехватке водителей в автохозяйствах города выпускников автошкол не стремились принимать на работу, мотивируя это нехваткой топлива и отсутствием в программах автошкол курсов, связанных с работой на газогенераторных автомобилях³⁶. Массово обучать работе с газогенераторной техникой в автошколах стали лишь к концу 1941 г.

Интересно, что предполагалось переоборудование даже пожарных автомобилей (автонасосов) для работы на твердом топливе. «В связи с острейшим дефицитом бензина в настоящее время, УВПО [Управление Военизированной пожарной охраны] г. Ленинграда испытывает весьма большие затруднения с горючим для автонасосов, так как все без исключения, имеющиеся в г. Ленинграде,

автонасосы могут работать только на бензине»³⁷. Планировалось решить создавшуюся проблему двумя путями: установить пожарное (насосное) оборудование на газогенераторные автомобили и газогенераторное оборудование на специальные прицепы, которыми предполагалось комплектовать стандартные пожарные автомобили³⁸.

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.

Конечно, потребность в планомерных капитальных ремонтах за годы войны значительно возросла, поддерживать эксплуатационный парк в ходовом состоянии без производства капитальных ремонтов не представлялось возможным. На 1 февраля 1945 г. около 10 % грузового автомобильного парка простаивало в ожидании капитального ремонта³⁹.

В системе АТУЛ к 1941 г. работали два самых крупных авторемонтных предприятия города — Авторемонтные заводы № 1 и № 2. Они испытывали постоянные перебои с электроснабжением, с поставкой материалов и комплектующих, большая часть работников была мобилизована в действующую армию — все это не позволило выполнить намеченные планы. Например, за октябрь 1942 г. в ремонте нуждались 25 газогенераторных автомобилей, однако из ремонта выпустили только 10 единиц⁴⁰. Из-за таких темпов многие автохозяйства старались ремонтировать подвижной состав своими силами.

Согласно Постановлению ГКО от 19 декабря 1943 г. № 4812-с ленинградские авторемонтные предприятия были обязаны изготовить в 1944 г. 3200 газогенераторных автомобильных установок, из которых 2100 предполагалось передать Ленинградскому фронту, а 1100 использовать для нужд города. Во исполнение этого важнейшего задания за I квартал 1944 г. изготовлено 1027 газогенераторных установок, или 32 % от годового задания⁴¹. Дальнейшее выполнение Постановления было приостановлено из-за отсутствия необходимых для производства материалов и комплектующих на II и III кварталы 1944 г. Наркомат автомобильного транспорта не планировал изготовления деталей и узлов газогенераторных установок и не обеспечил предприятия соответствующими материалами.

Справка о необходимости возобновления работ по переоборудованию бензиновых автомашин и переводу их на твердое топливо, а также по изготовлению запасных частей к газогенераторным установкам, адресованная секретарю Ленинградского горкома ВКП(б) Я. Ф. Капустину, показывает, что «прекращение работ по изготовлению газогенераторных установок наряду с замедлением количественного роста автомобилей, работающих на твердом топливе, создаст угрозу постепенного выхода из строя, ввиду невозможности получения запасных частей и замены ими быстро изнашиваемых деталей газогенератора (топливник, бункер и пр.)»⁴². Проблема обрела серьезный характер: удельный вес газогенераторных машин в общегородском грузовом автопарке на 1 июля 1944 г. составлял 43,5 %, а потребность в автоперевозках в связи с восстановлением города постоянно возрастала⁴³.



Шасси ГАЗ-42 — газогенераторной модификации ГАЗ-АА. (Матвеевко В. И. Знаменитые и... забытые. СПб., 2012. С. 63)

Установки, выпускавшиеся на авторемонтных предприятиях Ленинграда, значительно отличались от изначальных стандартных образцов заводского изготовления. В процессе изготовления отдельных элементов допускались отступления от проекта и технической документации⁴⁴. Изменения были вызваны двумя причинами: технологической сложностью изготовления того или иного узла установки; желанием упростить и облегчить конструкцию. Кроме того, значительная часть газогенераторных установок изготавливалась по проектам ленинградских предприятий и учреждений. Например, газогенераторная установка типа УЛТИ (разработка С. Ф. Орлова), изготовленная в Лесотехнической академии им. С. М. Кирова, сильно отличалась от стандартных установок, однако по надежности в работе и простоте ухода превосходила все существующие типы газогенераторов⁴⁵.

К 1945 г. ситуация с автотранспортом 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, которой город еще не знал, — трофейные и ленд-лизские грузовики. На одном только Васильевском острове на 20 декабря 1945 г. числилось: «ГАЗ-АА — 68 единиц, ЗИС-5 — 67, ЯГ-6 — 8, прочие грузовые — 32»⁴⁶. Газогенераторных грузовиков тоже было немало: «ГАЗ-42 — 32 единицы, ЗИС-21 — 7»⁴⁷.

Согласно утвержденному 26 августа 1945 г. плану АТУЛ в течение двух лет предполагалось полностью изъять из эксплуатации газогенераторные автомашины⁴⁸. Однако просто списывать «газгену» не собирались; так, автохозяйству «Райпищеторга», обратившемуся с просьбой выбраковать газогенераторный автомобиль ГАЗ-42 1938 г. выпуска с государственным номером «ЛВ 26-87», имеющий пробег 189 522 км, в выбраковке было отказано⁴⁹. Вероятно, от газогенераторных машин действительно хотели отказаться, но не просто списать их, а переделать в стандартные, работающие на бензине.

Действительно, уже в 1946 г. в Ленинграде начался перевод газогенераторных автомобилей на обычное топливо; это объяснялось большей надежностью бензиновых двигателей, простотой в эксплуатации. Кроме того, были и другие причины. Например, товарищ Грушко, начальник управления издательства и полиграфии, 10 января 1946 г. просил дать разрешение на переоборудование двух газогенераторных машин ГАЗ-42 и перевод их на бензин, поскольку перевозимая бумага и печатная продукция портились от газов⁵⁰.

С конца 1940-х гг. в Ленинград стали поступать новые серийные грузовые автомобили советского производства. Восстановление автотранспорта города завершилось, и началось полноценное развитие транспортной системы в целом. Газогенераторные автомобили навсегда ушли с улиц Ленинграда, выполнив возложенные на них задачи в тяжелейший для города период. Их значение сложно переоценить — именно благодаря «газгенам» транспортная система города продолжала работать даже в условиях фатального дефицита топлива.

* Статья подготовлена при финансовой поддержке РГНФ в рамках проекта № 17-01-00346 «Блокада в решениях руководящих партийных органов Ленинграда. 1941–1944 гг.».

¹ См., напр.: *Буров А. В.* Блокада день за днем. Л., 1979. С. 382–394; *Соболев Г. Л.* Ленинград в борьбе за выживание в блокаде. Кн. 1: июнь 1941 — май 1942. СПб., 2013. С. 267–349.

² См. об этом: *Зиборов В. К., Иванов В. А., Ходяков М. В.* «Кадры решают всё!»: Блокадные записки сотрудника НКВД. 1942 г. // Новейшая история России. 2015. № 2. С. 246–276; «Я не сдамся до последнего...» Записки из блокадного Ленинграда / отв. ред. В. М. Ковальчук. СПб., 2010. С. 10–157.

³ См., напр.: *Соболев Г. Л.* Ленинград в борьбе за выживание в блокаде. Кн. 3: Январь 1943 — январь 1944. СПб., 2017. С. 728–729; *Адамович А. М., Гранин Д. А.* Блокадная книга. СПб., 1994. С. 2.

⁴ См. об этом: Блокада Ленинграда в документах рассекреченных архивов / под ред. Н. Л. Волковского. М., 2004; Доживем ли мы до тишины? Записки из блокадного Ленинграда / отв. ред. В. М. Ковальчук. СПб., 2009; и др.

⁵ Центральный государственный архив Санкт-Петербурга (далее — ЦГА СПб). Ф. 9838. Оп. 1. Д. 3. Л. 7.

⁶ Приводится по: *Пономарев Я. И.* Но баранку не бросал шофер. Автотранспортники Ленинграда в Великой Отечественной войне. Л., 1988. С. 20.

⁷ ЦГА СПб. Ф. 9838. Оп. 1. Д. 3. Л. 24.

⁸ Ленинградский трамвай 1941–1945. СПб., 1995. С. 21.

⁹ *Соболев Г. Л.* Ленинград в борьбе за выживание в блокаде. Кн. 1. С. 103.

¹⁰ ЦГА СПб. Ф. 9838. Оп. 1. Д. 3. Л. 73.

¹¹ Там же. Л. 55.

¹² Центральный государственный архив историко-политических документов Санкт-Петербурга (далее — ЦГА ИПД СПб). Ф. 25. Оп. 2а. Д. 158. Л. 22.

- ¹³ Там же. Л. 97.
- ¹⁴ Там же. Д. 161. Л. 66.
- ¹⁵ Там же.
- ¹⁶ *Матвеевко В. И.* Знаменитые и... забытые. СПб., 2012. С. 66.
- ¹⁷ ЦГА СПб. Ф. 9838. Оп. 1. Д. 2. Л. 12.
- ¹⁸ См. об этом: *Новиков Н., Зеленов Н.* Эксплуатация газогенераторных автомобилей ГАЗ-Г-59У // *Автомобиль.* 1944. № 2–3. С. 8–10.
- ¹⁹ ЦГА СПб. Ф. 9838. Оп. 1. Д. 3. Л. 6.
- ²⁰ Там же. Ф. 7384. Оп. 18. Д. 1421. Л. 126.
- ²¹ Там же. Ф. 9838. Оп. 1. Д. 3. Л. 94.
- ²² Там же. Л. 11.
- ²³ Там же. Д. 12. Л. 38.
- ²⁴ См. об этом: *Соболев Г. Л.* Ленинград в борьбе за выживание в блокаде. Кн. 1. С. 275.
- ²⁵ ЦГА СПб. Ф. 9838. Оп. 1. Д. 9. Л. 38.
- ²⁶ Ремонт и техническая эксплуатация автомобиля. Из опыта работы автомобильных частей Ленинградского фронта. Л., 1945. С. 5.
- ²⁷ Приводится по: *Панютин К. А.* Водитель лесовозных автомобилей. М., 1953. С. 246.
- ²⁸ Ленинград в борьбе месяц за месяцем. 1941–1944 / ред. колл.: Н. И. Барышников, Б. П. Белозеров, А. Р. Дзенискевич (отв. ред.), И. З. Захаров, В. М. Ковальчук, Ю. И. Колосов, Г. А. Олейников, Г. Л. Соболев. СПб., 1994. С. 51.
- ²⁹ См. об этом: *Зиборов В. К., Иванов В. А., Ходяков М. В.* «Кадры решают всё!»... С. 268.
- ³⁰ Ремонт и техническая эксплуатация автомобиля... С. 7.
- ³¹ Приводится по: *Панютин К. А.* Что должен знать шофер газогенераторного автомобиля. Горький, 1943. С. 147.
- ³² Положение о профилактическом обслуживании и ремонтах газогенераторных автомобилей ЗИС-21 и ГАЗ-42. Л., 1943. С. 19–22.
- ³³ Центральный государственный архив научно-технической документации Санкт-Петербурга (далее — ЦГА НТДСПб). Ф. 275. Оп. 1. Д. 65. Л. 17.
- ³⁴ Там же. Д. 41. Л. 11.
- ³⁵ ЦГА ИИД СПб. Ф. 25. Оп. 2. Д. 3778. Л. 6.
- ³⁶ ЦГА СПб. Ф. 9838. Оп. 1. Д. 3. Л. 60.
- ³⁷ ЦГА НТДСПб. Ф. 275. Оп. 1. Д. 41. Л. 14.
- ³⁸ Там же.
- ³⁹ ЦГА СПб. Ф. 7384. Оп. 29. Д. 35. Л. 4.
- ⁴⁰ ЦГА СПб. Ф. 9838. Оп. 1. Д. 6. Л. 1.
- ⁴¹ ЦГА ИИД СПб. Ф. 25. Оп. 2. Д. 6643. Л. 21.
- ⁴² Там же.
- ⁴³ Там же.
- ⁴⁴ ЦГА НТДСПб. Ф. 236. Оп. 2-1. Д. 781. Л. 1.
- ⁴⁵ Там же. Л. 15.
- ⁴⁶ ЦГА СПб. Ф. 47. Оп. 3. Д. 151. Л. 7.
- ⁴⁷ Там же.
- ⁴⁸ ЦГА СПб. Ф. 7384. Оп. 29. Д. 36. Л. 1.
- ⁴⁹ Там же. Ф. 47. Оп. 3. Д. 151. Л. 7.
- ⁵⁰ Там же. Ф. 7384. Оп. 29. Д. 211. Л. 68.

ДЛЯ ЦИТИРОВАНИЯ

Чекалев-Демидовский П. С. Газогенераторный транспорт как попытка решения проблемы топливного обеспечения блокадного Ленинграда // *Новейшая история России.* 2018. Т. 8. № 4. С. 868–879. <https://doi.org/10.21638/11701/spbu24.2018.405>
УДК 94(47).084.8

Аннотация: Топливный кризис блокадного Ленинграда — один из центральных аспектов жизни осажденного города. Работа автотранспорта неразрывно связана с поставками топлива, и именно транспорт является важнейшим фактором в борьбе города за выживание в условиях блокады. Несмотря на дефицит автомобильного горючего, автотранспорт 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 который была возложена, казалось бы, непосильная ноша — обеспечение жизнедеятельности Ленинграда и его обороны. Величайшее мужество и героизм ленинградцев и защитников города позволили им не только отстоять Ленинград, но и поддерживать работу автомобильного транспорта внутри блокадного кольца. Это стало возможно благодаря внедрению газогенераторных автомобилей — транспорта, работавшего на менее дефицитных видах топлива: древесных чурках, угле и даже торфе. Применение твердого топлива в качестве заменителя жидкого, несмотря на его низкую стоимость и относительную доступность, не получило в довоенный период широкого распространения в связи со сложностью эксплуатации и обслуживания газогенераторного оборудования. В статье рассматриваются значение и численность газогенераторных автомобилей в общей системе транспорта Ленинграда, аспекты, связанные с внедрением, ремонтом и работой газогенераторной техники в условиях осады города. Основой источниковой базы исследования стали документы Центрального государственного архива Санкт-Петербурга, Центрального государственного архива историко-политических документов Санкт-Петербурга и Центрального государственного архива научно-технической документации Санкт-Петербурга.

Ключевые слова: блокада, Ленинград, оборона, Великая Отечественная война, газогенератор, топливное обеспечение, автомобильный транспорт.

Сведения об авторе: Чекалев-Демидовский П. С. — сотрудник дворцово-паркового ансамбля «Ораниенбаум» — филиала Государственного музея-заповедника «Петергоф» (Санкт-Петербург, Россия); retrotruck@mail.ru

FOR CITATION

Chekalev-Demidovskiy P. S. 'The Gas Transport as an Attempt to Solve the Problem of Fuel Supply of Besieged Leningrad', *Modern History of Russia*, vol. 8, no. 4, 2018, pp. 868–879. <https://doi.org/10.21638/11701/spbu24.2018.405> (In Russian)

Abstract: The fuel crisis in besieged Leningrad was one central aspect of life in the besieged city. Motor transportation was inextricably linked with supply of fuel, and transportation was an important factor in the city's struggle for survival in the conditions of the Blockade. Despite the shortage of motor fuel, motor transportation in Leningrad throughout the Blockade did not completely stop its activities. In the merciless winter of 1941–1942 it remained the only type of city transportation that carried a near-unbearable burden: provision for vital activity of Leningrad and its defense. Leningraders' incredible courage and heroism allowed them not only to defend Leningrad, but also to support the work of road transportation inside the blockade ring. This was possible due to the introduction of gas-generating vehicles that operated on less scarce types of fuel: wood chips, coal, and even peat. The use of solid fuel in place of liquid fuel, despite its low cost and relatively easy availability, was not widespread in the pre-war period due to the complexity of operation and maintenance of gas-generating equipment. This article considers the importance and number of gas-generating vehicles in Leningrad's general transport system, including introduction, repair, and operation of gas-generating equipment during the siege. Data are from documents of the St. Petersburg Central State Archive, the St. Petersburg Central State Archive of Historical and Political Documents, and the St. Petersburg Central State Archive of Scientific and Technical Documentation.

Keywords: blockade, Leningrad, defense, Great Patriotic War, gas generator, fuel supply, automobile transport. The article was prepared with the financial support of the Russian Humanitarian Science Foundation in the framework of project N 17-01-00346 "Blockade in the decisions of the leading party bodies of Leningrad. 1941–1944".

Author: Chekalev-Demidovskiy P. S. — Palace and Park ensemble "Oranienbaum" — a branch of the State Museum-Reserve "Peterhof" (St. Petersburg, Russia); retrotruck@mail.ru

References:

- Adamovich A. M., Granin D. A. *Blokadnaya kniga* (St. Petersburg, 1994).
- Blokada Leningrada v dokumentakh rassekrechennykh arkhivov*, Ed. N. L. Volkovskiy (Moscow, 2004)
- Burov A. V. *Blokada den za dnem* (Leningrad, 1979).
- Dozhivem li my do tishiny? Zapiski iz blokadnogo Leningrada*, Ed. V. M. Kovalchuk (St. Petersburg, 2009).
- Leningrad v borbe mesyats za mesyatsem. 1941 – 1944*, Ed. A. R. Dzeniskevich (St. Petersburg, 1994).
- Leningradskiy tramvay 1941 – 1945* (St. Petersburg, 1995).
- Matveenko V. I. *Zabytye i znamenitye* (St. Petersburg, 2003).
- Matveenko V. I. *Znamenitye i... zabytye* (St. Petersburg, 2012).
- Ponomarev Ya. I. *No baranku ne brosal shofer. Avtotransportniki Leningrada v Velikoj Otechestvennoj vojne* (Leningrad, 1988).
- Sobolev G. L. *Leningrad v borbe za vyzhivanie v blokade*, Book 1: June 1941 — May 1942 (St. Petersburg, 2013).
- Sobolev G. L. *Leningrad v borbe za vyzhivaniye v blockade*, Book 3: January 1943 — January 1944 (St. Petersburg, 2017).
- "Ya ne sdamsya do poslednego...". *Zapiski iz blokadnogo Leningrada*, Ed. V. M. Kovalchuk. (St. Petersburg, 2010).
- Ziborov V. K., Ivanov V. A., Hodyakov M. V. "Kadry reshayut vse!": *Blokadnye zapiski sotrudnika NKVD. 1942 g.*, *Modern History of Russia*, no. 2, 2015.