

Е. Д. Твердюкова

Личный автомобиль как предмет потребления в СССР. 1930-е — 1960-е гг.

Личный автомобиль для советских граждан долгое время оставался откровенной роскошью. В 1920-х гг. организованный ввоз на территорию СССР автомашин и запасных частей к ним отсутствовал, поэтому отечественный автомобильный парк отличался малочисленностью и чрезвычайной пестротой. По оценкам современных исследователей, из 24 218 автомашин в 1925 г. только 5792 являлись легковыми; большинство марок были представлены одной-десятью машинами, и лишь «Форд» продал в СССР более 330 единиц техники¹. Однако к началу 1930-х гг. только 15,5 % автомобилей находились в личном владении граждан. Благодаря сотрудничеству с компанией Г. Форда, Советский Союз получил планы, патенты и чертежи, необходимые для развертывания собственного массового машиностроения. Но промышленный механизм в СССР в 1930-е гг. был ориентирован преимущественно на оборонные нужды (и, соответственно, на производство средств производства). Этим обуславливалось то, что в довоенный период развивался главным образом грузовой транспорт, а не легковой. Автомобиль можно было получить в личную собственность в качестве премии, например, за ударный труд. Именно поэтому машины в те годы несли на себе отблеск не столько богатства, сколько «таинственной и грозной власти, дыхание свыше раздаваемых благ»².

Существовала также возможность получить машину в качестве выигрыша через систему добровольных обществ «Автодор» и «Осоавиахим». Добровольное общество «Автодор», призванное содействовать становлению отечественной автомобильной промышленности, развитию транспорта и улучшению дорог, объединяло не только профессиональных шоферов, но и автолюбителей. В его задачи входили подготовка водителей, распространение

Твердюкова Елена Дмитриевна,
доктор исторических наук, доцент, Санкт-Петербургский государственный университет (Санкт-Петербург);
[*tvelena@bk.ru*](mailto:tvelena@bk.ru)

информации об автомобилях и их обслуживании, а также проведение пропагандистских кампаний, например, против бездорожья. Дороги в СССР, как выяснилось в ходе проверки Комиссии партийного контроля в 1935 г., находились в «исключительно запущенном» состоянии, нередко представляя собой кашу из битума, песка и гравия, именуемую «черное шоссе»³. Сбору средств на постройку и ремонт дорог должен был способствовать выпуск лотерей. Участие в лотерее в 1930-е гг. предоставляло для рядовых граждан практически единственную возможность официально обрести статус автовладельца. После ликвидации «Автодора» в 1935 г. основным распространителем автомобилей через систему лотерей стал «Осоавиахим». Михаил Герман, сын популярного драматурга Юрия Германа, вспоминал, что его отец, обладая и свободными финансовыми средствами, и писательской известностью, был вынужден купить выигравший билет «Автодора» на автомашину «ГАЗ», поскольку в свободную продажу машины не поступали. Очевидно, стоимость приобретенного билета заметно превышала номинальную, хотя мемуарист об этом и не упоминает. Зато у него в памяти осталась кампания 1936 г., в ходе которой владельцам «газиков» стали настойчиво предлагать обменять их автомобили (с доплатой) на М-1 («эмку») под предлогом того, что старые машины своим видом портят улицы больших городов⁴. После незначительного ремонта транспортные средства планировалось направить в провинциальные города и в колхозы. Как отмечает американский исследователь Л. Сигельбаум, в ходе обмена выяснилось, что более 400 индивидуальных владельцев машин, претендовавших на получение М-1 и включенных в списки по замене, имели на это весьма «сомнительные» права. Среди них оказалось несколько бывших активистов «Автодора», должностные лица несуществующей уже к тому времени организации «Цудортранс», представители Главного управления тракторной и автомобильной промышленности (ГУТАПа), в частности, начальник гаража ГУТАПа Якунин, негласно продавший в течение одного только 1936 г. десять грузовиков, восемь легковых автомобилей и запчастей на 28 тыс. руб.⁵

В 1940 г. в стране было выпущено всего 5,5 тыс. «легковушек»⁶, а в личной собственности, например, в Москве, находилось не более 500. С началом войны почти весь личный автотранспорт был изъят на нужды обороны.

Во второй половине 1940-х гг. в мировой автомобильной промышленности произошел знаковый перелом. С тех пор и до наших дней большинство технических разработок в автомобилестроении ориентировались на повышение ощущения комфорта от вождения. Трофейные машины послевоенного времени вызвали восхищение советских обывателей. Писатель Е. Л. Шварц, к примеру, отмечал удивлявшее его разнообразие марок: «От “ДРВ”, таких низеньких, что казалось, будто пассажиры сидят в ванне, до “Оппель-адмирала”, или “Хорьха”, или “Мерседеса”. Появились американские машины, “Бьюик-айт” неслыханной красоты...»⁷

С окончанием войны, согласно сообщению первого заместителя наркома внутренних дел СССР С. Н. Круглова, участились случаи обращения в органы ГАИ должностных и част-

ных лиц с ходатайствами о регистрации автомобилей и мотоциклов, источник приобретения которых они не могли документально подтвердить. Это касалось прежде всего районов, освобожденных от немецкой оккупации, где случаи присвоения трофейных автотранспортных средств происходили особенно часто. С. Н. Круглов указывал, что отказ в государственной регистрации совершенно не решал проблему пресечения злоупотребления, поскольку в этом случае автомобиль или мотоцикл оставался у непризнанного владельца, он мог его беспрепятственно хранить, использовать, менять, продавать. Поэтому НКВД СССР считал необходимым предоставить органам Госавтоинспекции право изъятия таких автотранспортных средств в административном порядке. Это предложение обсуждалось в правительстве страны. 26 апреля 1945 г. Совнарком СССР постановил предоставить органам Государственной автомобильной инспекции Главного управления милиции НКВД СССР соответствующее право в отношении тех автомобилей и мотоциклов, владельцы которых не могли документально подтвердить законность их приобретения⁸.

Однако злоупотребления с трофейными автомобилями продолжались, чему нередко способствовали сами сотрудники милиции. Так, в феврале 1947 г. аноним сообщал в Комиссию партийного контроля, что капитан Ю. М. Минкин из третьего отдела автомобильной службы 1-го Украинского фронта купил «Опель» за 361 руб. под видом запчастей, отремонтировал его за 450 руб. и как свой собственный поставил на учет в ГАИ. Спустя месяц он зарегистрировал еще одну машину, «Мерседес-бенц», хотя никаких документов на покупку или право владения у него не было. Инспектор Максимов разрешил незаконную регистрацию в обмен на выполненный автослужбой 1-го Украинского фронта ремонт его личной машины М-1 и на возможность пользоваться «Мерседесом»⁹.

Ограничить масштабы злоупотреблений удалось только по мере создания и развития в СССР легального внутреннего рынка автомобилей отечественного производства. После войны в Советский Союз попали оборудование и технологии немецких автомобилестроительных предприятий, что позволило приступить к массовому выпуску легковушек.

Постановлением Совета Министров СССР от 16 мая 1947 г. в Москве и Ленинграде была разрешена продажа малолитражных автомобилей «Москвич» в индивидуальном порядке. При этом приоритетное право на покупку рекомендовалось предоставлять служащим науки и искусства, передовым рабочим и инженерно-техническим работникам. Последующими постановлениями от 2 сентября 1947 г. и 12 февраля 1948 г. правительство предложило Глававтосельмашнабу дополнительно открыть еще восемь специализированных магазинов по торговле автомашинами. Начальник этого ведомства Уманец сообщал в докладной записке заместителю министра торговли СССР С. А. Трифонову, что минимальный ассортимент фирменных магазинов состоял из автомобилей «Москвич», мотоциклов, велосипедов и запасных частей к ним. Планировалось также продавать и сопутствующие товары: инструмент, стеклообогреватели, полировочную пасту, обтирочную замшу и другие. В дальнейшем при

магазинах предполагалось организовать и мастерские для гарантийного ремонта с заменой выбывших из строя не по вине потребителей машинных агрегатов и узлов¹⁰.

В июне 1946 г. с конвейера Горьковского автозавода сошел автомобиль ГАЗ М-20 «Победа». Стоимость машины достигала 16 тыс. руб., подавляющему большинству населения СССР она была не по карману: среднемесячная денежная заработная плата рабочих и служащих в целом по народному хозяйству страны составляла в 1945 г. 442 рубля, в 1955 г. — 711 руб.¹¹

Реальными покупателями дорогих автомобилей становились дельцы теневого рынка. Так, в ходе реализации агентурных дел «Заготовители» и «Тузы» в 1952 г. в Ташкенте и Свердловске были арестованы 23 человека, в том числе заместитель управляющего Ташкентской товарной базой Бродский и уполномоченный по закупкам Афанасьев. У них было изъято 727 183 руб. наличных денег, облигаций на сумму 115 200 руб., пять автомашин «Победа», две автомашины «Москвич», а общая стоимость описанного имущества превышала 3 млн руб.¹²

Имели финансовую возможность приобрести «Победу» и руководящие работники. В частности, председателю Совета Министров СССР и председателю Президиума Верховного Совета СССР (согласно постановлению Политбюро от 9 декабря 1947 г.) устанавливались должностные оклады в размере 10 тыс. руб., заместителям председателя Совета Министров СССР и секретарям ЦК ВКП(б) — 8 тыс.¹³ Но казенная машина высокому руководству полагалась по должности. Так, в распоряжении министра юстиции СССР Н. М. Рычкова в 1947 г. находилось пять служебных автомашин и одна собственная, обслуживавшаяся гаражом Министерства¹⁴.

Для рядовых граждан более реальным было приобретение автомобиля «Москвич», в конце 1940-х гг. обходившегося своему владельцу всего в 9 тыс. руб. Как полагает Л. Сигельбаум, даже в середине 1960-х гг., когда оказался несколько расширен перечень марок легковых машин, выпускавшихся отечественной промышленностью, только «Москвич» мог претендовать на статус автомобиля для миллионов советских граждан: «Если “Запорожец” был слишком мал, а “Волга” — больше, чем требовалось, то “Москвич 408” (как кровать Мишутки в сказке “Три медведя”) был “как раз впору”»¹⁵.

В течение 1947 г. в специализированной сети фирменных магазинов покупатели смогли приобрести 1350 «Москвичей», в 1948 г. — 1403, причем большинство — в столицах. Так, в Москве через Глававтотракторсбыт было реализовано 1070 машин, в Ленинграде — 259, в Тбилиси — 21. Через конторы Глававтосельмашснаба за первый квартал 1948 г. в Москве было продано 623 автомобиля, в Ленинграде — 318, в Тбилиси — 94, в Баку — 84, в Ереване — 80¹⁶. В крупнейших промышленных центрах — Свердловске, Челябинске, Молотове, Донбассе — жители не имели легальных возможностей приобрести легковую машину. Поэтому правительство вернулось к этой проблеме в июне 1948 г.

Итогом обсуждения явилось постановление 22 июня 1948 г. «Об организации продажи легковых автомобилей». Министерство автомобильной и тракторной промышленности

с 1 сентября 1948 г. должно было развернуть через специализированные магазины розничную продажу населению за наличный расчет легковых автомобилей «Москвич» и «Победа». Продажа запасных частей к ним за наличный расчет могла осуществляться только индивидуальным владельцам автомашин, зарегистрированных в установленном порядке. Для этого была организована контора «Автомотовелоторг». В перечень городов, в которых надлежало открыть магазины по продаже легковых автомобилей, входили 12 крупнейших областных центров: Москва, Ленинград, Тбилиси, Киев, Минск, Баку, Рига, Алма-Ата, Ташкент, Новосибирск, Свердловск и Хабаровск. В дальнейшем их перечень был несколько расширен.

Совет Министров обязал Министерство обеспечить продажу во втором полугодии 1948 г. частным лицам 6500 автомобилей «Москвич» и 900 автомобилей «Победа», а также запчастей на сумму 700 тыс. руб. Кроме того, Минторг СССР должен был выделить Министерству автомобильной и тракторной промышленности в счет рыночных фондов 4 тыс. единиц мотоциклов «Москва» и «Киевлянин» и запасных частей к ним на 160 тыс. руб.¹⁷

В мае 1948 г. Горьковский автозавод получил правительственное задание на разработку шестиместного легкового автомобиля, который сошел с конвейера в 1950 г. под названием ГАЗ-12 ЗИМ. В середине 1950-х гг. он стоил около 40 тыс. руб., поэтому числился в свободной продаже. Однако мало кто мог позволить себе его покупку из-за дороговизны. В Ленинграде на ЗИМе ездили известные артисты балета Н. Дудинская и К. Сергеев, фотохудожник В. Стрекалов-Оболенский (автор серии римских портретов из собрания Государственного Эрмитажа).

В СССР, несмотря на декларировавшееся равенство, определенному статусу человека зачастую соответствовала конкретная марка автомобиля. Это отразилось даже в творчестве советского классика С. В. Михалкова в начале 1950-х гг.:

В ЗИЛе-110, в машине зеленой,
Рядом с водителем — старый ученый.
В «Чайке» — седой генерал-лейтенант,
Рядом с шофером его адъютант.
В бежевой «Волге» — шахтер из Донбасса,
Знатный забойщик высокого класса.
В серой «Победе» — известный скрипач,
И в «Москвиче» — врач¹⁸.

Работники ОБХСС периодически проводили проверки списков лиц, приобретших автомобили. Так, после уточнения агентурных сведений о преобладании среди покупателей машин лиц без определенных занятий выяснилось, что большинство их являлись пенсионерами различных ведомств. Проверкой контингента автовладельцев в Москве было установ-

лено, что в 1953 г. и первом квартале 1954 г. машины ЗИМ приобрели: 14 представителей духовенства, 10 писателей, 16 научных работников (в том числе академики, профессора и пр.), 6 военных, 5 артистов, 8 служащих, 1 домохозяйка, 2 шофера.

В течение первого квартала 1954 г. в числе 1169 граждан, купивших «Победу», были: 15 депутатов Верховного Совета СССР, 329 военных, 203 служащих, 138 инженеров, 103 домохозяйки, 69 шоферов, 68 рабочих, 58 преподавателей и медработников, 29 инвалидов и пенсионеров, 22 студента, 64 научных работника, 9 писателей, 23 артиста, 27 художников, 2 священнослужителя¹⁹.

Приобретение новой машины становилось одной из серьезнейших проблем, даже если у гражданина имелись на это деньги: в очередь «кроме новеньких жаждущих записывались и счастливики, уже дождавшиеся своего нового автомобиля, — на приобретение следующего. В тот же день, не теряя времени. Потому что пройдет несколько лет, пока список дойдет до тебя»²⁰. Чтобы получить новую машину, очередник должен был представить справку о продаже прежней, два автомобиля одновременно по общему правилу иметь в собственности не разрешалось.

В специализированных магазинах постоянно существовали огромные, по выражению одного из публицистов, «сказочно длинные, как борода Черномора», очереди. Например, в Московском спецмагазине в списке желающих приобрести автомашину «Победа» на 15 мая 1954 г. значилось 13 тыс. человек, в среднем же продавалось не более 625 машин в месяц. Количество записавшихся в очередь на покупку машин «Победа» и «Москвич» в Ленинграде составляло 22 тыс. человек, в Ростове-на-Дону — 4100, в Тбилиси — 2800, в Киеве и Риге — примерно по 2 тыс. человек, в Ереване — 1200 человек²¹.

Ввиду значительного спроса на легковые машины и мотоциклы с колясками, почти с самого начала организации розничной торговли сотрудники ОБХСС стали фиксировать факты их перепродаж по завышенным ценам (иначе говоря, спекуляции), а также злоупотреблений в торговле ими, особенно часто — в Москве, Ленинграде, Киеве, Риге, Ереване. Так, 19 июля 1952 г. в Киеве была арестована группа граждан из четырех человек, перепродавших с 1950 г. девять автомашин, приобретенных ими в магазине Укравтотракторосбыта и с рук у отдельных граждан. Заверявшиеся ими в нотариальной конторе договоры являлись основанием для регистрации машин. Однако при оформлении стоимость «Победы» указывалась в 16 тыс. руб., фактически же участники группы получали на руки 25 тыс. при каждой сделке. При аресте работники милиции изъяли у них три новых автомобиля «Победа», 16 запасных скатов к ним и 8 тыс. рублей²².

Для соблюдения порядка очередниками из своей среды избирались комиссии и старосты. Так, комиссия при московском магазине Главкультторга разработала и приняла специальное «Положение о правах очередников на приобретение автомашин “Победа”» и добились ограничения случаев продажи спекулянтам мест в очередях. Согласно этому документу,

запись в очередь производилась еженедельно по воскресеньям с 9 до 12 часов дня, отметки производились с 8 до 11 часов, а по воскресным дням с 9 до 12 часов — при предъявлении паспорта или удостоверения личности. Допускалась переписка очереди не более одного раза на членов семьи по представлению нотариальной доверенности и паспорта заблаговременно в пределах не ниже 150 номера. При подходе очереди гражданин должен был приобрести автомобиль, или терял право на покупку.

Подобный опыт сотрудники ОБХСС рекомендовали использовать повсеместно. Однако нередко (в частности, в таких городах, как Москва, Рига, Киев) предприимчивые граждане, оказавшиеся в составе комиссий, за взятки устраивали изменения очередности для более быстрой покупки машин. По данным ГАИ г. Москвы, только в пяти районах города (Свердловском, Бауманском, Железнодорожном, Ленинградском и Первомайском) было учтено 115 человек, которые в течение 1951–1953 гг. купили и перепродали по 4–5 легковых машин «Победа» и «Москвич». Например, шофер Министерства строительных материалов СССР Г. Левонтин (ранее неоднократно привлекавшийся к уголовной ответственности, в том числе по ст. 182, 162 п. «в», 120 УК РСФСР) приобрел и перепродал пять автомобилей «Победа» и два «Москвича», и к тому моменту, как попал в поле зрения сотрудников ОБХСС, снова стоял в очереди за «Победой»²³.

Ограниченность сети специализированных магазинов вызывала приток покупателей в города, где они располагались. Иногородние не могли подолгу ожидать очереди, и были вынуждены приобретать машину с переплатой у спекулянтов или место в очереди. Практиковалось также дежурство (за плату) в очереди за тех иногородних, кто, записавшись, вынужден был возвратиться к месту постоянного жительства. Предметом спекуляции становились и чеки на право приобретения машин. В феврале 1954 г. в Ростове-на-Дону были привлечены к уголовной ответственности за спекуляцию управляющий Ростовской областной конторой Главмашсбыта Пирогов, заведующий мотосекцией специализированного магазина Домбаев и шофер облисполкома Игнатенко. Пирогов получал у директора магазина Ткаченко и Домбаева товарные чеки на «Москвич» и мотоциклы М-72, затем продавал их по 1500–1850 руб. каждый, Игнатенко выступал посредником при сделках, продавцы получали взятки за продажи вне очереди²⁴.

Работа милиции затруднялась тем, что изобличить работника торговли в спекуляции удавалось редко. При допросах свидетели, как правило, настаивали на том, что приобрели машину по государственной цене, или даже ниже ее. Хотя, по оценкам сотрудников ОБХСС, перепродажа автомобиля давала возможность извлекать в свою пользу в среднем от 6 до 18 тыс. руб. при продаже «Победы» и 3–5 тыс. руб. при продаже «Москвича».

Почти во всех крупных городах действовали специальные рынки для продажи подержанных вещей. Но торговали на них и новыми товарами. Например, на рынке в Краснодаре наряду с каракулевыми шапками и радиоприемниками можно было приобрести автомобиль «Победа»

за 20–25 тыс., «Москвич» — за 12–18 тыс. руб.²⁵ В дальнейшем такие машины нередко перепродавались в глубинке. Так, житель Краснодара Лебединский с 1954 по 1960 г. систематически промышлял скупкой и перепродажей легковых автомобилей. Суду удалось доказать факты спекулятивной продажи трех машин, а в феврале 1960 г. при попытке продать за 80 тыс. руб. «Волгу», приобретенную им в октябре 1959 г. за 40 тыс. руб., он был арестован²⁶.

Исполнявший обязанности начальника Главного управления милиции МВД СССР Бодунов в докладной записке от 20 мая 1954 г. выражал необходимость расширить специализированную сеть по реализации автомобилей. Продажу следовало производить по системе предварительных заказов с уплатой полной стоимости машины уже на стадии оформления заказа (полностью эта мера реализована не была, но в дальнейшем потенциальный покупатель должен был внести четверть суммы при записи в очередь). Бодунов предлагал также установить норму продажи машин: гражданин мог приобрести лишь один автомобиль определенной марки в течение двух лет. Органам ГАИ предлагалось регистрировать автомобили только тех лиц, фамилии которых указывались в счетах, выданных магазином.

Но автомобили, как и изделия из золота, меха, после войны все чаще вовлекались в орбиту перепродаж. В связи с этим правоведа предлагали статью 107 Уголовного кодекса РСФСР, предусматривавшую ответственность только за перепродажу товаров массового спроса, толковать расширительно во избежание освобождения от наказания лиц, виновных в спекуляции предметами немассового потребления²⁷. 12 сентября 1957 г. указ Президиума Верховного Совета РСФСР уточнил понятие предмета спекуляции, включив в него товары народного потребления, продукты сельского хозяйства, кассовые, товарные чеки и талоны, билеты на зрелищные и другие мероприятия, книги, ноты и иные ценности. Тем самым законодательно была закреплена сложившаяся практика осуждения за перепродажу автотранспортных средств как за спекуляцию. В начале 1960-х гг. Советом Министров СССР были приняты специальные постановления «О дополнительных мерах борьбы со спекуляцией легковыми автомобилями» (23 марта 1961 г.) и «О дополнительных мерах борьбы со спекуляцией тяжелыми мотоциклами с колясками» (23 октября 1962 г.). Они устанавливали, что продажа легковых автомобилей и мотоциклов, принадлежавших индивидуальным владельцам, могла производиться только на комиссионных началах через магазины государственной торговли. В противном случае органам Госавтоинспекции запрещалось проводить госрегистрацию личного автотранспорта²⁸.

Во исполнение этих постановлений в крупных городах были организованы комиссионные магазины для реализации принятых от частных лиц легковых авто. Но это, в свою очередь, способствовало росту масштабов перепродаж. Стоимость автомобиля устанавливалась магазином по согласованию со сдатчиком (но не выше государственной розничной цены, действовавшей на момент сдачи автомобиля на комиссию). Хотя комиссионный сбор составлял 7 %, нередко работники комиссионного магазина неофициально просили значи-

тельно большую сумму у потенциальных покупателей, соглашавшихся выплатить разницу продавцам на руки за машину в хорошем состоянии и вне очереди.

Как и в предшествующие годы, советский гражданин мог стать автовладельцем, выиграв выигрышный лотерейный билет. В 1961 г., например, объявления в советских газетах призывали приобретать билеты денежно-вещевой лотереи: всего за 30 коп., наряду с пианино, холодильниками и коврами, можно было выиграть автомобиль «Москвич».

С середины 1950-х гг. в СССР активно начал развиваться выездной туризм: только в 1956 г. за границу на отдых выехала 561 тыс. советских граждан²⁹. Особое их внимание привлекали витрины сверкающих автосалонов на центральных улицах европейских городов: «Оттуда пахло духами, ослепительные лакированные лимузины с открытыми в кожаный салон дверцами медленно вращались на подставках; служащие в безукоризненной униформе не только лицами, но и фигурами выражали вежливо-радостное ожидание дорогих покупателей». И резким диссонансом — впечатление от советского сервиса на пункте выдачи автомобилей: «Бревно, дядька, беспокойная темная толпа и грязь под ногами»³⁰.

Но все же, 1950-е гг. стали рубежными в формировании новых потребительских стереотипов горожан (а автомобилизм в СССР, безусловно, являлся продуктом городской культуры). И. А. Андреева, главный искусствовед Общесоюзного дома моделей одежды, в своих воспоминаниях о жизни при социализме не случайно начинает свой «отчет» с главы «Частный автомобиль», и уже потом в перечне извечных повседневных забот советского обывателя следуют квартира, дача, одежда, и лишь в самом конце — работа. Приобретение собственной автомашины в СССР становилось едва ли не первой значимой возможностью реализовать свое право на личную собственность (о частной все-таки речи не шло) на «предметы домашнего хозяйства и обихода, на предметы личного потребления и удобства», охрана которого гарантировалась еще в 1936 г. сталинской Конституцией. Личная собственность (согласно общепринятой трактовке) отличалась от частной тем, что не могла быть использована для наживы, для обогащения, для заработка. Н. С. Хрущев публично выступал за объединение легковых автомашин в прокатных гаражах, считая, что «частнособственническое направление» использования легковых машин для строящего коммунизм общества не подходит³¹.

Тем не менее, именно в указанное десятилетие заметно выросло не только производство легковых автомобилей, но и их розничная продажа потребителям. В 1950 г. советские заводы выпустили 64 554 легковые машины, из них 5176 (8 %) было отправлено на экспорт, 36 378 (56 %) распределено по ведомствам и организациям, оставшиеся 23 тыс. (36 %) были проданы индивидуальным владельцам. В 1956 г. количество машин, поступивших в розничную реализацию, выросло до 64 тыс. (59 % от общего числа выпущенных промышленностью)³².

В декабре 1965 г. глава созданного в том же году Министерства автомобильной промышленности А. М. Тарасов сообщал, что в СССР приходится одна легковая машина на 238 жителей, в то время как в США — на 2,7 человек³³. Но даже тогда припаркованный во дворе

автомобиль мог стать яблоком нешуточного раздора. Так, Б. Сарнов стал сторонним свидетелем сцены выяснения отношений в районном суде между двумя соседями. «Москвич» истца регулярно располагался под окном ответчика (еще только ожидавшего получения заветной открытки с извещением о подошедшей очереди на машину), тем самым он не только занимал потенциальное парковочное место, но и отравлял ответчику жизнь «своим гнусным непрезентабельным видом». Ответчик «в минуту сильного душевного волнения» облил припаркованную машину чернилами, результатом чего и явилась встреча соседей в суде³⁴.

По большому счету, у советского автолюбителя было всего лишь две радости: покупка автомобиля и его продажа, поскольку обслуживать его было еще труднее, чем купить. Так, в 1966 г. в Москве услуги автолюбителям предоставляли лишь 12 станций технического обслуживания в черте города, и 2 — в дорожных мотелях. Несмотря на то что в планах на пятилетку предусматривалось увеличение выпуска легковых автомобилей до 800 тыс. в год, запчастей было не достать. Московский завод малолитражных автомобилей, например, не включал в свои производственные планы изготовление крыльев, бамперов и других деталей. Только после настойчивых просьб он начал штамповку крыльев, но почему-то только правых³⁵.

Одной из серьезных проблем становилась заправка автомобиля топливом. Бензин (литр которого в 1956 г. стоил 1 руб. 50 коп.) можно было приобрести по талонам, продававшимся в керосиновых лавках, расположенных зачастую в нескольких десятках километров от самих автозаправочных станций. Сегодня сложно поверить, но в 1963 г. в Ленинграде работали всего лишь четыре заправки, продажа бензина на которых порой лимитировалась по норме: 5 литров в бак. Конечно, многие автолюбители были вынуждены приобретать «левый» бензин, без ограничений, талонов и посещений керосиновой лавки.

М. Ю. Герман писал, что советский «жалкий “вещизм” провоцировался не только и не столько становлением социальных кодов, “престижностью” тех или иных предметов, обыденным снобизмом или просто повышением доходов... У нас стремление к вещам было одним из немногих средств забвения, видом национального спорта... Даже поход в продуктовый магазин был авантюрой, покупатель становился конкистадором, надевшимся на успех и готовым к поражению, и возвращался — независимо от результата — измученным и окровавленным»³⁶. Весь образ жизни советского человека не способствовал отношению к автомобилю как к предмету повседневного обихода, но тем желаннее он становился.

¹ Шляхтинский К. В. Россия: гении и дороги. М., 2007. С. 209–210.

² Герман М. Ю. Сложное прошедшее. СПб., 2006. С. 25, 29.

³ Л. Н. Транспорт идет в гору // Плановое хозяйство. 1935. № 10. С. 101.

⁴ Герман М. Ю. Сложное прошедшее. С. 27.

⁵ Сигельбаум Л. Машины для товарищей. Биография советского автомобиля. М., 2011. С. 325.

⁶ Лебина Н. Б. Энциклопедия банальностей. Советская повседневность: контуры, символы, знаки. СПб., 2006. С. 38.

⁷ Шварц Е. Л. Позвонки минувших дней. М., 2008. С. 331.

⁸ Государственный архив Российской Федерации (далее — ГАРФ). Ф. 5446. Оп. 47. Д. 2025. Л. 5.

⁹ Сигельбаум Л. Машины для товарищей... С. 361.

¹⁰ ГАРФ. Ф. 5446. Оп. 50. Д. 2452. Л. 4.

¹¹ Статистическая таблица ЦСУ СССР «Среднемесячная денежная заработная плата рабочих и служащих по отраслям народного хозяйства СССР» // Советская жизнь, 1945–1953. М., 2003. С. 501.

¹² ГАРФ. Ф. 9415. Оп. 3. Д. 830. Л. 179.

¹³ Постановление Политбюро о должностных окладах председателя и заместителей председателя Совета Министров СССР, председателя Президиума Верховного Совета СССР и секретарей ЦК ВКП(б) // Политбюро ЦК ВКП(б) и Совет Министров СССР, 1945–1953. М., 2002. С. 401–402. — Необходимо отметить, что после отмены в декабре 1947 г. карточной системы руководящие партийные и советские работники стали получать вместо бесплатных продовольственных и промтоварных лимитов так называемое временное денежное довольствие в размере 2–3 должностных окладов в месяц. См. об этом, например: Коновалов А. Б. Эволюция системы номенклатурных льгот и привилегий в период «позднего сталинизма» (1945–1953 гг.) // Номенклатура и номенклатурная организация власти в России. Пермь, 2004. С. 161–179.

¹⁴ Российский государственный архив социально-политической истории. Ф. 82. Оп. 2. Д. 892. Л. 69.

¹⁵ Сигельбаум Л. Машины для товарищей... С. 153.

¹⁶ ГАРФ. Ф. 5446. Оп. 50. Д. 2452. Л. 15.

¹⁷ Там же. Л. 23–26.

¹⁸ Михалков С. В. Смена // Собр. соч.: в 6 т. Т. 1. М., 1981. С. 194. — На эту «статусность» автомобилем обратил внимание Р. Кононенко. См.: Кононенко Р. Советская женщина за рулем: государственная политика и культурные коды гендерного равенства // Советская социальная политика: сцены и действующие лица, 1940–1985 / Ред. Е. Ярская-Смирнова, П. Романов. М., 2008.

¹⁹ ГАРФ. Ф. 9415. Оп. 3. Д. 833. Л. 211–212.

²⁰ Андреева И. А. Частная жизнь при социализме: отчет советского обывателя. М., 2009. С. 24.

²¹ ГАРФ. Ф. 9415. Оп. 3. Д. 833. Л. 205.

²² Там же. Д. 828. Л. 19.

²³ Там же. Д. 833. Л. 207. — Ст. 182 УК РСФСР предусматривала ответственность за изготовление, хранение, покупку и сбыт взрывчатых веществ, снарядов или огнестрельного оружия без надлежащего разрешения; ст. 162 — за тайное похищение чужого имущества, ст. 120 — за служебный подлог.

²⁴ Там же. Л. 514–515.

²⁵ Российский государственный архив экономики. Ф. 1562. Оп. 26. Д. 382. Л. 83.

²⁶ Судебная практика по уголовным делам // Советская юстиция. 1961. № 12. С. 28–29.

²⁷ Вольфман Г. И. Ответственность за преступления против советской торговли. Б. м., 1958. С. 10.

²⁸ Борьба с хищениями, бесхозяйственностью, расточительством, местничеством, обманом государства, спекуляцией и взяточничеством: в 3 ч. / Ред. С. А. Шишков. Ч. 3. М., 1986. С. 281–282.

²⁹ Долженко Г. П., Путрик Ю. С. История туризма в Российской Империи, Советском Союзе и Российской Федерации: 1696 г. — современность. М.; Ростов н/Д, 2010. С. 148.

³⁰ Андреева И. А. Частная жизнь при социализме: отчет советского обывателя. С. 27.

³¹ Зубкова Е. Ю. В круге ближнем. Частная жизнь советского человека // Родина. 2008. № 7. С. 135.

³² Сигельбаум Л. Машины для товарищей... С. 363–364.

³³ Российский государственный архив экономики. Ф. 398. Оп. 1. Д. 5. Л. 150.

³⁴ Сарнов Б. Скуки не было: в 2 т. Т. 2. М., 2005. С. 556–557.

³⁵ Чернявский В. Непарное крыло // Известия. 1966. 15 апреля.

³⁶ Герман М. Ю. Сложное прошедшее. С. 392–393.

Tverd'yukova E. D. The privately owned vehicle as a consumer good in the USSR. 1930–1960s.

ABSTRACT: The article examines State measures aimed on formation of home market of cars in 1930–1960s; a privately owned vehicle is considered as an indicator of change of stereotypes in consumption of the Soviet citizens.

KEYWORDS: USSR, automobile owners, privately owned vehicle, consumption.

AUTHOR: Ph.D. in history, associate professor, Saint-Petersburg State University; tvelena@bk.ru

REFERENCES:

- ¹ Shlyakhtinskij K. V. Rossiya: genii i dorogi. Moscow, 2007.
- ² German M. Yu. Slozhnoe proshedshee. St. Petersburg, 2006.
- ³ L. N. Transport idet v goru // Planovoe khozyajstvo. 1935. N 10.
- ⁴ Sigelbaum L. Mashiny' dlya tovarishhej. Biografiya sovetskogo avtomobilya. Moscow, 2011.
- ⁵ Leбина N. B. E`nciklopediya banal`nostej. Sovetskaya povsednevnost` : kontury, simvol'y, znaki. St. Petersburg, 2006.
- ⁶ Shvarc E. L. Pozvonki minuvshix dnei. Moscow, 2008.
- ⁷ Russian Federation State Archive.
- ⁸ Sovetskaya zhizn`, 1945–1953. Moscow, 2003.
- ⁹ Politbyuro CK VKP(b) i Sovet Ministrov SSSR, 1945–1953. Moscow, 2002.
- ¹⁰ Nomenklatura i nomenklaturnaya organizaciya vlasti v Rossii. Perm, 2004.
- ¹¹ Russian State Archive of Social and Political History.
- ¹² Mikhalkov S. V. Smena // Sobr. soch.: v 6 t. T. 1. Moscow, 1981.
- ¹³ Kononenko R. Sovetskaya zhenshina za rulem: gosudarstvennaya politika i kul`turny'e kody' gendernogo ravenstva // Sovetskaya social`naya politika: sceny' i dejstvuyushhie lica, 1940–1985 / Red. E. Yarskaya-Smirnova, P. Romanov. Moscow, 2008.
- ¹⁴ Andreeva I. A. Chastnaya zhizn` pri socializme: otchet sovetskogo obyvatel'ya. Moscow, 2009.
- ¹⁵ Russian State Economics Archive.
- ¹⁶ Sovetskaya yusticiya. 1961. N 12.
- ¹⁷ Volfman G. I. Otvetstvennost` za prestupleniya protiv sovetskoy trgovli. 1958.
- ¹⁸ Bor`ba s xishheniyami, beskozyajstvennost`yu, rastochitel`stvom, mestnichestvom, obmanom gosudarstva, spekulyaciej i vzyatochnichestvom: v 3 ch. / Red. S. A. Shishkov. Ch. 3. Moscow, 1986.
- ¹⁹ Dolzhenko G. P., Putrik Yu. S. Istoriya turizma v Rossijskoj Imperii, Sovetskom Soyuze i Rossijskoj Federacii: 1696 g. — sovremennost`. Moscow; Rostov-na-Donu, 2010.
- ²⁰ Zubkova E. Yu. V krug blizhnem. Chastnaya zhizn` sovetskogo cheloveka // Rodina. 2008. N 7.
- ²¹ Sarnov B. Skuki ne by'lo: v 2 t. T. 2. Moscow, 2005.
- ²² Chernyavskij V. Neparnoe kry'lo // Izvestiya. 1966. 15 April.