

«Прогресс»

советско-германской дружбы

Денис Дементьев, Олег Тарарухин,
фото из архивов авторов и ФГУП «21 НИИИ АТ»



31 августа 2009 года исполнилось 15 лет окончательного вывода наших войск из ФРГ. Относиться к этому событию можно по-разному. Однако расформирование Западной Группы Войск (ЗГВ), продолжавшееся четыре года, в самый беспокойный для нашей страны период, еще долго будет напоминать о себе даже немцам, которые до сих пор могут наблюдать за руинами бывших советских военных городков, располагавшихся на территории Восточной Германии. Среди этих развалин оказался и бывший завод «Прогресс» – некогда самое крупное авторемонтное предприятие Министерства обороны СССР.

Попытки воскресить историю завода «Прогресс» оказались, пожалуй, самыми отчаянными и вместе с тем провальными почти по всем направлениям. Чем глубже мы «копали», тем больше убеждались – ни одного упоминания из официальных источников об этом предприятии не осталось. Кажется невероятным, что о заводе, который не только ремонтировал автотехнику, но выпускал в течение 30 лет автобусы, не осталось и следов. Оказывается, остались, но не в России. И мы отправились в... Германию.

Собственно, чтобы понять подоплеку этой истории, необходимо посмотреть на геополитическую карту Восточной Европы во времена СССР. После Второй мировой регулярные подразделения Советской Армии размещались во всех странах-участницах ОВД (Организации Варшавского договора). Условно они подразделялись на 4 группы войск: Северная (СГВ), Центральная (ЦГВ), Южная (ЮГВ) и Группа Советских войск в Германии (ГСВГ, после 1989 года – ЗГВ). Группы имели собственную материально-техническую базу, в том числе и военные ремонтно-производственные предприятия. В Польше, Чехословакии и Венгрии их было по одному, а в Германии (там был самый большой контингент войск – свыше 500 тыс. чел.) – четыре. Один из них, завод «Прогресс», был специализирован на капитальном ремонте грузовых автомобилей, эксплуатирующихся в ГСВГ, а также их агрегатов – двигателей, коробок передач, мостов и т. д. У завода была и другая специализация – выпуск автобусов. Это производство было продиктовано необходимостью: детей военнослужащих централизованно доставляли из отдаленных военных городков в школы и обратно. Командование ГСВГ поставило задачу перед автослужбой Группы организовать производство школьных автобусов на одном из подчиненных предприятий. Так появились автобусы марки «Прогресс», о которых на территории Союза практически никто не знал, как и о самом заводе.

Предыстория завода относится еще к первому месяцу Великой Отечественной войны, когда в августе 1941 года был создан 11-й Отдельный ремонтно-восстановительный батальон



Пассажирский кузов-фургон на шасси Studebaker US6.
Предположительное наименование «Прогресс-2»



Автобус «Прогресс-5». До 1970-х эти автобусы обслуживали школы и детские сады ГСВГ



Автобус «Прогресс-8»...



...и его санитарное исполнение

в составе Северо-Западного фронта. Впоследствии он неоднократно переформировывался и до Берлина дошел уже как 263-й ОРВБ 1-го Белорусского фронта. Именно на его базе в соответствии с директивой Генерального штаба Красной Армии №ОРГ/1/137 и Приказом начальника АВТУ ГСОВГ № 091 от 25 июля 1945 года был образован 53-й Автомобильный ремонтный завод, названный «Завод «Прогресс».

Предприятие начало свою производственную деятельность на месте, где после окончания войны был расквартирован 263-й батальон в деревне Цезен (Zeesen), что на окраине Кёнигс-Вустерхаузена (Königs Wusterhausen). На этих

Штабной автомобиль АШ-63



землях до войны располагалось поместье известного немецкого инженера-кораблестроителя Иоганна Шютте (Johan Schütte). Здесь была его первая дирижаблестроительная фабрика, от которой «Прогрессу» достались заброшенный аэродром и несколько старинных зданий. Ходили слухи, что в одном из этих корпусов, ставшим автобусным цехом, и был построен первый дирижабль Шютте, главного конкурента Цеппелина. В 1930-е годы после разорения предприятия Lanz-Schütte территорию отдали немецкой рейхс-почте, а в послевоенное время большинство затопленных и полуразрушенных цехов находились в запустении.

Однако для организации массового ремонта предприятию требовались более подходящие корпуса, поэтому уже с января 1947 года основное производство было переведено в цеха бывшей фирмы Büssing в Шёневайде (Schöneweide),

пригороде немецкой столицы. При этом территория в Цезене осталась закрепленной за заводом – здесь был организован цех по ремонту автомобилей.

Первоначально завод был ориентирован на капитальный ремонт трофейной и ленд-лизовой техники, которая в большом количестве оставалась на территории Восточной Европы после войны. Но уже в 1945 году предприятие выпустило свой первый автобус под маркой «Прогресс-1» на шасси ЗИС-5 (по другим данным, на шасси Studebaker). Эти автобусы выпускались мелкосерийно и предназначались для перевозки детей в школы. В 1956 году их сменили более современные автобусы «Прогресс-3» на шасси ГАЗ-51.

Они были практически полной копией прототипа ПАЗ-651 и отличались от него лишь отсутствием аншлага и характерной эмблемой «Прогресс» на боковине капота.

В этот же период активно развивается и ремонтное производство: в 1954 году завод освоил ремонт карданных валов и изготовление ШРУСов типа Studebaker, а на следующий год была оборудована мастерская для изготовления радиаторов.

К началу 1960-х предприятие освоило выпуск передвижных мастерских ПАРМ и МТО-АТ, штабных автобусов АШ-63, «Прогресс-6» на шасси ГАЗ-63 и «Прогресс-7», а позже «Прогресс-9» на шасси ЗИЛ-157 и прицепов ПШ-1 на

шасси МАЗ-7204. По отдельным заказам изготавливались и кузова-фургоны под радиостанции и другое оборудование для армии.

Интересно, что и кузовным производством ведали исключительно немцы: они разрабаты-



Автобусный цех. На линии сборки автобусы «Прогресс-8»

вали техническую документацию, они же и собирали автобусы в цехе. Для простого обывателя это покажется по крайней мере странным, но на военном советском заводе немецкий трудовой коллектив составлял значительную часть всех работников: в разные годы численность персонала варьировалась от 600 до 3000 человек. Формально все работники подчинялись начальнику завода, советскому офицеру, но на практике у вольнонаемных немцев был свой так называемый «представитель немецкого коллектива», через которого осуществлялось выполнение работ. На «Прогрессе», как и на других



Штабной комплект «Прогресс-7»

В ТЕНИ АВТОГИГАНТОВ

заводах ГСВГ, немцы и «наши» в основном трудились отдельно: немецкие и советские цеха были обособлены. Более того, в составе заводского техотдела была немецкая группа, которая занималась автобусами. Достаточно сказать, что даже документация на все автобусы «Прогресс» была полностью на немецком языке с грифом Werk Progress («Завод Прогресс»). Различались и трудовые графики. Немцы работали 6 дней в неделю, с 6 до 14 часов, в то время как советские служащие попадали под трудовое законодательство СССР и работали пять дней, с 9 до 18 часов.

В 1958 году завод изготовил 15 автобусов «Прогресс-3», а в 1959-м появился автобус «Прогресс-4», который впоследствии был модернизирован под названием «Прогресс-5». У него были сделаны новые окна с раздвижными форточками, немного изменилась форма кузова. Но, несмотря на все изменения, он так и оставался автобусом архаичной капотной компоновки с ограниченной пассажиремкостью. Поэтому было принято решение разработать современный автобус вагонного типа с использованием того же шасси ГАЗ-51А. Так, в 1964 году на свет появились «Прогресс-8» – первые автобусы марки «Прогресс», в которых было предусмотрено характерное пассажирское место рядом с водителем, предназначенное для старшего по автобусу.

Массовое производство новых автобусов с эмблемой «ЗП» было организовано на новом месте, так как пришла директива о передислокации завода снова в Цезен. Это было сделано по политическим соображениям: считалось, что в столице независимой ГДР расположение советских войсковых частей неприемлемо. Чтобы обеспечить переезд всего производства на тер-



Эвакуационный тягач КЭТ-Л на шасси «Урал» выпускали на «Прогрессе» непродолжительное время в конце 1960-х



Вахтовый автобус «Прогресс-10» на раннем шасси ГАЗ-66-01



Партия из 6 штабных автомобилей на шасси ЗИЛ-131 с кузовами переменного объема, т. е. с раздвижными боковинами. В войсках подобные машины назывались «бабочками»

риторию филиала, общая площадь которой составляла 36,6 га, восстановили несколько старых корпусов, которые в послевоенное время не использовались и находились в запустении.

Штабный комплект «Прогресс-9» на территории завода в начале 1970-х...

...и такой же чудом сохранившийся в 2000-х на территории Технического музея в г. Тольятти



К маю 1965 года предприятие полностью перебазировалось в Цезен. Здесь развернулось полномасштабное строительство: было построено несколько цехов, в том числе новый главный корпус, в котором располагались моторный, агрегатный и монтажный цеха. Полная реконструкция предприятия позволила к началу 1970-х годов довести мощность по ремонту примерно до 1500–2000 автомобилей в год. Этого с лихвой хватало для обеспечения потребностей ГСВГ. Чтобы загрузить производство, приходилось возить «Уралы», ЗИЛы и ГАЗы из других Групп, а также ближайших регионов СССР, в частности из Западной Украины. Старожилы рассказывали, что однажды пришел эшелон с грузовиками аж с целины! Однако практика ремонта автомобилей, эксплуатируемых вне Группы, продолжалась недолго, и завод работал не на полную мощность.

Это давало возможность загрузить предприятие другими общественно-полезными делами, например, производством автобусов и штабных машин. В 1973 году на заводе начали выпускать модернизированный автобус модели «Прогресс-12», который отличался от «Прогресс-8» новым шасси ГАЗ-53А. На внешности автобуса эти изменения почти не отразились: уменьшились лишь задний свес (из-за более длинной базы шасси), рисунок решетки капота и появились габаритные огни на передних и задних скатах крыши. Кроме него на заводе в это же время выпускали пассажир-

ские кузова-фургоны двух типоразмеров для установки на ГАЗ-51А (короткие) и ЗИЛ-130 (длинные), которые конструктивно представляли собой заднюю часть автобуса «Прогресс-12». Обозначения этих вахтовых автобусов выяснить не удалось.

Между тем продолжались работы по внедрению технологии изготовления цельнометаллических автобусных кузовов. Первым в 1970 году стал опытный автобус «Прогресс-10» на шасси ГАЗ-66, имевший кузов фургонного типа. Он лег в основу серийного автобуса «Прогресс-30», разработанного к 30-летию юбилею завода и освоенного в 1976 году. В последующие годы производство автобусов носило стабильный характер – в соответствии с заказами Автослужбы ГСВГ в год завод изготавливал 100–200 автобусов марки «Прогресс».

В 1980 году началось проектирование модернизированного автобуса «Прогресс-35». Его выпуск был освоен в 1983 году. Новинка базировалась на шасси ГАЗ-53-12 и отличалась от предшественника лишь оформлением передка, увеличенными по размеру форточками в боковых окнах и задними фонарями советского производства (на «Прогресс-30» светотехника стояла от грузовиков IFA). Однако и в таком виде они выпускались недолго – вскоре на смену пришли автобусы «Прогресс-35» второго поколения с новыми бамперами и выразительной овальной эмблемой, которая сменила лаконичный заводской логотип «ЗП» и стала в своем роде символом автомобильной службы ГСВГ.

Не стояло на месте и ремонтное производство. На заводе в 1983 году был введен поточный метод капитального ремонта автомобилей и агрегатов, смонтированы механизированные линии разборки, мойки, дефектовки, восстановления изношенных деталей, сборки. К середине 1980-х годов месячный выпуск автомобилей из ремонта составлял: «Урал» – 30–50 шт., КамАЗ – 20–30 шт., КраЗ – 10–12 шт., ЗИЛ – 20–30 шт.

К этому времени завод уже не производил капремонт автомобилей ГАЗ, так как гражданских вариантов типа ГАЗ-51, ГАЗ-52 и ГАЗ-53 в ГСВГ было очень немного, а используемые в армии ГАЗ-66 ремонтировали на другом предприятии – на заводе «Красная Звезда» (г. Лейпциг). Это создавало определенные проблемы: поскольку ГАЗ поставлял шасси под автобусы в виде полнокомплектных грузовиков с кабиной и бортовой платформой, ненужные кабины в большом количестве скапливались на территории завода. И если бортовые кузова еще как-то могли быть пригодны, например, для изготовления пола автобусов, то кабины валялись без надобности.

Так завод спокойно существовал до конца 1980-х, пока не начались демократические процессы в Германии. В преддверии объединения ФРГ и ГДР пошли слухи о расформировании Группы, а в верхах началась подготовка к выводу войск. В связи с этим со стороны командования МО СССР заводу был предложен участок под г. Старые Дороги (Минская обл., БССР), однако



Изготовленный в 1977 г. юбилейный «Прогресс-30»

от поспешной передислокации завода в голое поле быстро отказались, чтобы впоследствии найти для такого крупного авторемонтного предприятия место поближе к Москве. В то же время по указанию ГЛАВТУ документация на автобус «Прогресс-35» была передана львовскому 28-му Авторемонтному заводу Прикарпатского военного округа. Началось ли там производство «Прогрессов», нам неизвестно, но 53 АРЗ из-за сокращения заказов стал выпускать уже менее 100 автобусов в год. Да и объемы ремонта сократились.

В это же время, в ноябре 1989 года, несмотря на приближающееся расформирование ЗГВ, по инициативе начальника автослужбы генерал-майора В.С. Артемьева на заводе создали экспериментальную группу для разработки пер-

спективной модели автобуса «Прогресс-40». Он получил новую облицовку радиатора, прямоугольные фары и ветровые стекла большей площади. Несколько из них были в исполнении «Прогресс-40М» и отличались меньшим числом сидений, наличием шкафа для вещей и дополнительного отопителя.

Первые 30 автобусов на шасси ГАЗ-3307 были готовы к 27 апреля 1990 года. Эти сжатые сроки диктовались тем, что ежегодно в День Победы представители командования и общественности Группы совместно с немецкими властями возлагали венки к памятникам советским воинам в Берлине и других городах Германии. Делегация ЗГВ обычно направлялась в Берлин колонной, состоящей из автобусов «Прогресс-35». К 45-летию Победы командованием



Автобус «Прогресс-35» поздних выпусков

В ТЕНИ АВТОГИГАНТОВ

ЗГВ было принято решение направить на это мероприятие колонну из новых автобусов «Прогресс-40» в пику негативным настроениям в связи выводом войск. Выпуск этих автобусов был освоен в начале 1991 года на смену «Прогрессу-35».

По итогам проведенного мероприятия в мае 1990 года состоялась техническая конференция автомобильной службы ЗГВ, на которой были высказаны замечания и пожелания по улучшению автобуса, после чего развернулась работа по созданию нового варианта автобуса «Прогресс-45». Эту модель предполагалось использовать в качестве автобуса для представительских поездок, число которых в этот период резко возросло. В основном учитывались замечания и пожелания по эргономике и внешнему виду автобуса.

Уже в июне 1990 года был изготовлен опытный образец нового варианта автобуса. В нем были учтены замечания по «40-й» модели, указанные на технической конференции. Характерной особенностью «Прогресса-45» были ветровые стекла от ЛАЗ-695Н. К массовому производству он не предполагался, и его выпуск носил заказ-

Но с развалом Союза и нарастающей неразберихой в армии производственная программа по выпуску автобусов была свернута практически полностью. Вместо этого завод освоил капитальный ремонт тех, которые продолжали эксплуатировать в ЗГВ.

Еще в 1991 году были предприняты попытки создать на базе ремонтных заводов Группы совместные с немцами предприятия. Так, немецкая фирма строительной индустрии Bison из Шпринге (Schpringe) совместно с Минлеспромом СССР, посетив заводы ЗГВ, высказала заинтересованность в создании таких СП. Предполагалось разместить на заводах изготовление оборудования для производства строительных конструкций и материалов, комплектующих для строительства и т. д. Всё это вполне согласовывалось с предстоящей задачей размещения и обустройства войск, выводимых на территорию СССР. Такое решение меняло специализацию заводов, но в целом помогало сохранить производственную деятельность. Однако внутрисоюзные события августа 1991 года с путчем и Беловежскими соглашениями поставили крест на этом проекте.



В таком виде приходили автобусы вместе с другой техникой при выводе ЗГВ. На фото ранний вариант автобуса «Прогресс-40» с круглыми фарами

А серийный «Прогресс-40» выглядел так!

ной характер. Всего было изготовлено, по некоторым данным, 4–5 экземпляров.

Надо сказать, что создание экспериментальной группы дало мощный толчок разработке и производству автобусов. Ведь до этого все процессы полностью находились в руках немцев. Теперь же подключились и наши специалисты. Например, они изготовили макет перспективной модели автобуса, который был представлен и одобрен командованием ЗГВ. Кроме того, разница в менталитете приносила, как это ни странно, свои плоды. Склонность немцев к порядку и педантичности нивелировалась нашим энтузиазмом и заряженностью на выполнение задач и наоборот. Иногда приходилось работать в авральном режиме, что для немцев совершенно неприемлемо – такой подход вызывал у них недовольство. Но, несмотря на эти рабочие моменты, поставленные задачи решались совместными усилиями и эффективно. В итоге менее чем за год были разработаны и запущены в производство новые модели автобусов «Прогресс-40», «Прогресс-45» с промежуточной модификацией «Прогресс-40М».



Позже, в ноябре 1991 года, завод «Прогресс» посетил первый зампред Верховного Совета РСФСР С.А. Филатов. Он был восхищен масштабами и состоянием завода и высказал мысль о необходимости сохранения действующего в Цезене производства. К сожалению, это осталось благим намерением, поскольку такое решение требовало тщательной и вдумчивой проработки, а основным лейтмотивом нашей деятельности в то время был досрочный вывод войск.

С выводом других заводов Группы «Прогрессу» как оставшемуся поручили ремонт и другой



Автобусы «Прогресс» на стоянке в одном из школьных дворов в ГСВГ

техники, в том числе легковых автомобилей для штаба, пока в 1993 году не встал вопрос о том, что делать с производством дальше. В итоге 53-й АРЗ, потерявший в связи с выводом название «Прогресс», было решено передислоцировать в течение мая–июня 1994 года в подмосковный Ногинск, однако впопыхах было вывезено только ценное оборудование и остатки ремфонда на 172-й ЦАРЗ (г. Воронеж), а в сентябре недвижимое имущество «Прогресса» передано правопреемнику рейкс-почты компании Deutsche Telecom AG. Поэтому неудивительно, что мы не нашли какого-либо документа, фиксирующего формальную дату ликвидации завода, который просуществовал почти полвека, как и ЗГВ.

Спустя 15 лет на бывшей территории завода «Прогресс» царит запустение. Основные корпуса бывшего советского предприятия снесены, а на их месте заросший бурьяном пустырь. Един-

ственным напоминанием о заводе остались только два старинных здания бывшего поместья, где располагалось заводоуправление, и центральная проходная с ржавыми воротами. Если же говорить об автобусах марки «Прогресс», то подавляющее их большинство было вывезено вместе с другой техникой в Россию. Надолго их не хватило, и последние «Прогрессы» доживают свои годы в основном на задворках автошкол. Немецкие эмигранты не смогли прижиться на так и не ставшей родной российской земле. 