**04-228 Специальный автобус- передвижная библиотека (библиотечное отделение) на шасси ГАЗ-MM 4х2 для обслуживания читателей в отдаленных населенных пунктах, дверей 3, экипаж 2-3 чел., полный вес до 3.5 тн, ГАЗ 50 лс, 65 км/час, мелкими партиями, Автокузовной завод г. Горький, 1947-51 г. в.**



Изготовитель: Автокузовной завод Главснабторга, г. Горький.

*Хронология переименования завода:*

Завод специализированных автомобилей - 1991-2004 г.,

Горьковский завод специализированных автомобилей - 1966-91 г.,

Горьковский завод торгового машиностроения - 1955-66 г.,

Горьковский завод холодильного оборудования - 1951-55 г,

Автокузовной завод Главснабторга - 1940-51 г.,

Автокузовной завод Росснабторга - 1938-40 г.,

Кузовная мастерская Горьковской транспортной конторы 2-го Главторга - 1937-38 г
Выпуск автобиблиотек на шасси ГАЗ-ММ, уточнение от М.В. Соколова: с 1947 по 1949 г. - 69 экз., в 1951-м г. - 9 экз.

 Передвижные библиотеки, являвшиеся во второй половине 20-го века наиболее распространенной формой обслуживания читателей вне стационарной библиотеки, получили свое развитие главным образом в советское время.

*Чердак Умной Эльзы на dzen.ru*

 Август 1946 года. Год, как кончилась война. Лежат в руинах города, не все заводы завершили эвакуацию, хлеб - по карточкам, нехватка жилья, школ, детских садов... А государство издаёт любопытнейший документ: Постановление Совета министров от 15 августа 1946 г. №533 "О мерах по укреплению районных и сельских библиотек".

Из этого Постановления: «За годы войны значительно сократилась сеть районных и сельских библиотек, резко уменьшились их книжные фонды. В районах, подвергавшихся оккупации, уничтожено и расхищено свыше 17 миллионов книг.»

 В постановлении указывалось на необходимость вернуть библиотекам помещения уже к 1 января 1947 года. Снабдить топливом (не менее 50% годовой потребности!). Обеспечивать керосином для освещения - бесперебойно. И выделить 60 тыс. рублей на премирование библиотек и библиотечных работников, отличившихся во всесоюзном социалистическом соревновании. **А ещё выделить машины для библиотек-передвижек...**

*Из книги Канунникова С.В. и Шелепенкова М.А. под редакцией Маркова Н.С. «Отечественные грузовые автомобили». - Орел, ООО «САЛОН, 2018.*

 Предприятие, основанное в 1937 г. как кузовная мастерская в системе Наркомата торговли РСФСР, строило фургоны на шасси ГАЗ-АА и ГАЗ-ММ. В августе 1938-го мастерская получила статус завода. Во время войны он работал на оборону, а после вновь выпускал фургоны для народного хозяйства. В годы V пятилетки предприятие дважды переименовывал сперва в Горьковский завод холодильного оборудования, а затем в Горьковский завод торгового машиностроения (ГЗТМ), что больше соответствовало ассортименту выпускаемой продукции. В этот период времени завод строил промтоварные, изотермические и хлебные фургоны, автолавки, кинопередвижки и автобиблиотеки (на шасси ГАЗ-MM в 1947-51 г.).

*Из книги «Отечественные капотные автобусы и их производные», автор М. В. Соколов. Том I. Барнаул, 2016.*

 И наконец, еще одной весьма интересной разновидностью автобусных кузовов по типу ГАЗ-3 явились передвижные библиотеки (точнее - передвижные библиотечные отделения). Опытный образец такого специального автобуса на шасси ГАЗ-MM был построен в Горьком зимой 1945 г. Машина, несмотря на стандартное лобовое стекло ГАЗ-ММ, получила более широкую переднюю стенку кузова по сравнению с ГАЗ-03-30, а ширина кузова в районе боковых окон была увеличена еще больше. Сами же боковые окна (по 3 с каждой стороны) стали более низкими и оборудованными шторами. Но главным отличием этого специального автобуса от всех прочих вариантов типа ГАЗ-3 стала 2-ярусная крыша с малыми низкими окнами (по 6 по бокам и по 4 спереди и сзади) под верхним ее ярусом, ввиду чего изрядно увеличилась не только габаритная ширина машины, но и ее

габаритная высота. Довершали кузовные «изыски» передвижной библиотеки внушительная выдвинутая вперед верхняя панель над лобовым стеклом (содержавшая в себе большое основное прямоугольное табло с надписью «библиотека» и 2 квадратных отсека поменьше по бокам от него) и полностью закрытые надколесные ниши задних колес.

 Впрочем, как это часто бывало, при переходе к серийному выпуску некоторые кузовные элементы получали известные конструктивные упрощения, поэтому в реальной эксплуатации встречались экземпляры как с открытыми надколесными нишами задних колес, так и с означенными нишами, полностью зашитыми кузовными панелями. Кроме того, существовало как минимум 2 различных исполнения таких передвижных библиотек, различавшихся между собой в основном наличием или отсутствием металлического козырька у передней панели над лобовым стеклом и уменьшившимся количеством малых окон между двумя ярусами крыши (3 спереди и по 5 боковых). Практически в каждой области или крае РСФСР и других республик, особенно - в сельской глубинке, центральные, а иной раз и районные библиотеки имели такие передвижные пункты, призванные нести советскую идеологию и культуру в массы. Например, Алтайская краевая библиотека (г. Барнаул) получила 2

экземпляра таких специальных автобусов в 1948 г. Но, разумеется, общее количество таких спецавтобусов было невелико, а срок их службы по уже описанным выше и понятным теперь причинам (деревянный каркас, подверженный гниению) - не слишком долгим.

*Статья Олега Тимирязева в газете "Биржа плюс авто» №14 за 2001 год.*

 СТРОИТЬ ФУРГОНЫ - ДЕЛО СТРАТЕГИЧЕСКОЕ.

 Нижегородский завод спецавтомобилей (ОАО "ЗСА") - одно из старейших предприятий автомобилестроительной отрасли, функционирующих в настоящее время на территории нашей области: официально датой его основания считается 1937 год.

Что означает 1937 год рождения? Прежде всего то, что завод разменял уже седьмой десяток. На протяжении почти шестидесяти пяти лет предприятие специализируется на выпуске автофургонов. Срок, в общем-то, немалый для того, чтобы просто марка смогла стать маркой с большой буквы. И, как читатель узнает ниже, автомобилям-фургонам, произведенным в Горьком - Нижнем Новгороде, были уготованы почет и слава в самых разных отраслях народного хозяйства, а мощности завода обеспечивали две трети (!) годового выпуска транспортных средств подобного типа в нашей стране. Но обо всем по порядку.

...Итак, нынешнее ОАО "ЗСА" - наследник автокузовной мастерской при гараже транспортной конторы Горьковского горпромторга, первоначально располагавшейся в центре города - на улице Краснофлотской (ныне - Ильинская). Известно, что в 1937 году штат мастерской составлял 66 человек, а ее производственная программа предусматривала выпуск нескольких сотен хлебовозок и фургонов общего назначения на грузовых шасси, а также лавок-прицепов. Судя по всему, эти изделия представляли собой достаточно примитивные коробки, которые поначалу даже не имели металлической обшивки (кузова были фанерными, обитыми брезентом).

В июне того же года предприятие переехало на территорию Гвоздильного поселка - в район современной "Этны". Было принято решение об организации производства специализированных кузовов для перевозки хлеба и мясопродуктов, а также передвижных киосков и ларьков на базе имущества, принятого на баланс у Госмельзавода. Существование кузовной мастерской как самостоятельного предприятия признавалось целесообразным. Дело в том, что буквально за несколько предшествовавших 1937 году лет, известных как "пятилетка индустриализации", в стране наблюдался очевидный всплеск розничного товарооборота. Так, в торговле города Горького этот показатель возрос более чем в три раза, и здесь насчитывалось 1220 магазинов и стационарных ларьков, а также свыше 350 ресторанов, кафе, столовых и буфетов.

Однако несмотря на то, что в ряде других крупных населенных пунктов Советского Союза - Москве, Ленинграде, Киеве, Одессе, Баку и так далее - уже существовали предприятия по постройке спецкузовов для доставки промышленных и продовольственных товаров, в основном обслуживавшие нужды своих городов, Горький в течение ряда лет отставал от наметившихся в стране тенденций. В конце 30-х годов ситуация несколько изменилась: это очевидно хотя бы по тому факту, что в августе 1938 года мастерская официально была возведена в ранг автокузовного завода, штат которого составил уже немногим менее 150 человек.

Известно также, что за 1938 год предприятие произвело 83 хлебных фургона и 121 прицеп, а на следующий, 1939 год был запланирован выпуск 150 хлебовозов, 120 кузовов для перевозки продовольственных товаров, 100 промтоварных кузовов и 90 прицепов. На ближайшую перспективу предполагалось довести выпуск автофургонов различного назначения до тысячи в год. Впрочем, в какой степени удалось реализовать эти планы в непростую предвоенную эпоху, остается неясным. Пока, к сожалению, не совсем понятно и то, почему завод, обосновавшийся на новом месте и уже обросший кузницей, участками обработки древесины, жестяных работ и окраски, столярно-сборочным цехом и складом, вновь переезжает - на этот раз Горсовет отводит ему площадку на улице Июльских дней, то есть именно то место, где ОАО "ЗСА" располагается и поныне.

В исторической справке, подготовленной предприятием, указано, что на вновь освоенной территории только что упомянутый автокузовной завод начал выпуск продукции в 1940 году. Возможно, в таком случае именно год 1940-й и следовало бы считать истинным моментом рождения современного Нижегородского завода спецавтомобилей, хотя в силу изложенного выше наиболее корректным, на наш взгляд, стал бы отсчет от даты основания мастерской при гараже транспортной конторы Горьковского горпромторга. Однако установить ее, увы, в настоящее время вряд ли представляется реальным.

Как бы то ни было, не выдерживает никакой критики гипотеза Л. М. Шугурова, который в первом томе своей книги "Автомобили России и СССР" категорично утверждает, что ЗСА возник в послевоенные годы из Горьковского завода автобусов (ГЗА). На самом же деле ГЗА просуществовал с 1939 года минимум до начала пятидесятых, а вот автокузовной завод уже в годы Великой Отечественной войны полным ходом выпускал продукцию для нужд Советской Армии.

Итак, с началом войны горьковским производителям продуктовых и промтоварных фургонов пришлось срочно осваивать новую номенклатуру изделий. Основным в производственной программе стал кузов с условным названием "Двина", заказчиком которого выступил Наркомат электропромышленности СССР (судя по всему, он оснащался радиолокационным либо радиопередающим оборудованием). Уже в 1941 году из 1325 единиц выпущенной техники значительную часть составил заказ по линии "оборонки", а в 1942 году одних только кузовов типа "Двина" было построено около тысячи. Вскоре в серию пошел кузов "Волга" (не путать с современной легковой "Волгой"!), представлявший собой модернизированную "Двину".

Помимо этого для нужд Военно-воздушных сил и Военно-морского флота завод изготавливал кузова ПАФ-2 под передвижную автомобильную фотолабораторию. Кстати, если ранее предприятие работало исключительно с отечественными шасси, то в годы войны часть кузовов пришлось устанавливать и на ходовую часть автомобилей, поставлявшихся в СССР странами-союзниками по "ленд-лизу". В целом автокузовной завод успешно справился с задачами, поставленными ему правительством на период военных действий, и уже вскоре после окончания Великой Отечественной войны заводу надлежало вернуться к изготовлению торгового оборудования, а именно продовольственных и промтоварных фургонов, лотков, сатураторных тележек и тележек для мороже-ного.

На состоявшемся в июне 1945 года совещании руководящих работников Наркомата торговли РСФСР было намечено уже полгода спустя обеспечить массовый выпуск автокузовным заводом всей вышеозначенной продукции. Однако война не позволила выполнить ряд мероприятий, направленных на реконструкцию цехов, и лишь в 1947 году реально удалось приступить к перевооружению производства. Тем не менее фургоны строились постоянно: сначала это были надстройки на шасси ГАЗ-ММ (помимо стандартной гаммы периодически появлялись такие, например, "эксклюзивы", как опытный образец автобиблиотеки, разработанный вслед за постановлением Совета министров РСФСР "О мерах по укреплению районных и сельских библиотек"), чуть позже - уже на шасси ГАЗ-51 (эпизодически - и ГАЗ-63).

Вскоре, а точнее в конце 1950 года, предприятие вновь поменяло ведомственную принадлежность. Горьковский автокузовной завод Главснабторга перешел на баланс Главторгмаша и был реорганизован в завод холодильного оборудования. Пятидесятые годы стали эпохой коренной реконструкции бывшей когда-то полукустарной мастерской. В результате проведенных преобразований Горьковский завод торгового машиностроения - так он стал называться вскоре - был в состоянии выпускать около двух третей всех автофургонов в стране (!). Потребителями продукции ГЗТМ стали практически все союзные республики, а также ряд зарубежных стран (ГДР, Монголия, Гвинея, Ирак). В целом с 1949 по 1959 гг. валовая продукция завода увеличилась в 11,8 раза, а в сравнении с 1937 годом - в 127 раз.

В 50-е годы ГЗТМ освоил выпуск ряда новых моделей фургонов различного назначения. В их числе был также автомобиль вагонной компоновки на шасси ГАЗ-51А с так называемым интегрированным кузовом, обшитым снаружи стальным листом. Существовали различные варианты подобного фургона - продуктовый, промтоварный. Отдельные его экземпляры оборудовались в качестве передвижной автомобильной фотолаборатории. Предпринимались также попытки создания малого пассажирского автобуса, унифицированного с фургоном, но все, к сожалению, ограничилось постройкой нескольких опытных образцов. Однако сам факт появления на свет подобных конструкций в первую очередь свидетельствовал о серьезном потенциале завода, его претензиях.

В начале 60-х годов ассортимент выпускаемой заводом торгового машиностроения продукции был в очередной раз значительно расширен и обновлен. ГЗТМ, в частности, стал строить на шасси ГАЗ-51А фургоны моделей ГЗТМ-952 и -952Д, предназначенные для перевозки широкого ассортимента товаров народного потребления (текстиля, обуви, культтоваров, кондитерских и бакалейных изделий), ГЗТМ-954 для доставки мебели населению, ГЗТМ-953 и -953Д с изотермическим кузовом - назначением последних была транспортировка мясных и прочих скоропортящихся продуктов. Планами на 1959-1965 гг. предусматривался также выпуск фургонов-прицепов, тележек для розничной продажи гастрономических товаров и мороженого, мотороллеров для развозки товаров по заказам на дом.

После упразднения совнархозов и последовавшей за этим перестройки управления экономикой по отраслевому принципу завод отошел к Минавтопрому СССР. В 1966 году ГЗТМ переименовали в Горьковский завод специализированных автомобилей Главспецавтотранса Министерства автомобильной промышленности (сокращенно ГЗСА). В новом статусе предприятию предстояло начать выпуск кузовов различного назначения на шасси недавно освоенных отечественным автопромом грузовиков ГАЗ-53 и ГАЗ-66. Помимо этого ГЗСА вновь стал вносить весомый вклад в "оборонку", устанавливая, например, кузова типа кунг на полноприводный "Урал-375". "Гражданским" же пользователям предлагались передвижные почтовые отделения ГЗСА-947, фургоны для перевозки медикаментов ГЗСА-3713, хлебовозки ГЗСА-3714 на базе "шестьдесят шестого".

Модели, освоенные производством в первой и второй половине 70-х годов, в основном выпускались Горьковским заводом спецавтомобилей и позже - в 80-е годы и вплоть до начала 90-х. Этот период ознаменовался появлением на территории России значительного количества новых производителей фургонов различного назначения, смело осваивавших самые передовые в данной отрасли технологии. Увы, в эти наиболее сложные для большинства заводов-"патриархов" времена ГЗСА продемонстрировал некоторую немобильность, в результате которой чуть не оказался на грани экономической катастрофы. Лишь своевременное введение на ОАО "ЗСА" внешнего управления помогло предприятию не только элементарно выжить, но и вплотную заняться вопросами обновления модельного ряда и повышения качества продукции. Хотя об этом, конечно, лучше рассказать в другой раз.