

так называемых расширенных семей, состоящих из трех поколений¹. Таким образом, домохозяйство тоже служило инструментом распределения доходов между поколениями.

Индустриализация 1930-х гг. в корне изменила ситуацию. Во-первых, стремительно вырос спрос на рабочие руки в городской экономике, исчезла безработица. В то же время резко упали реальная заработная плата и покупательная способность населения, пропали потребительские товары, и была введена карточная система.

В ответ на ухудшение материального положения вырос уровень занятости не только среди мужчин, но и особенно среди женщин. Доля занятых женщин трудоспособного возраста выросла с 35,8% в 1926 г. до 53,8% в 1939 г.² На уровне домохозяйства рост занятости нашел свое отражение в изменении соотношения работающих и иждивенцев и в изменении распределения труда между поколениями. Одновременно с ростом занятости среди мужчин и женщин экономически активного возраста (16–59 лет) произошло сокращение занятости среди старших возрастных групп. Усилилось вовлечение старшего поколения в домашний труд, воспитание детей и ведение подсобного хозяйства, чтобы освободить более молодое поколение для работы по найму.

Как в 1920-е, так и в 1930-е гг. домохозяйство имело важную распределительную функцию в обществе. В условиях безработицы нэповского периода это позволяло выживать неработающей части населения. В тяжелые 1930-е гг. перераспределение труда внутри домохозяйства позволило максимизировать вовлечение членов домохозяйства в трудовую деятельность, сохраняя потенциал семьи в области воспитания детей и воспроизводства рабочей силы.

16 марта 2005 г., 157-е заседание

А.А. Матвейчук*

Нефтяная составляющая ленд-лиза

Более шести десятилетий минуло после окончания Великой Отечественной войны, однако для отечественных историков изучение этого эпизодического явления остается одной из важнейших исследовательских задач. Объективный подход к осмыслению исторической реальности, основанный

¹ Afontsev S. et al. Urban Households in Russia and the Soviet Union, 1900–2000. Size, Structure and Composition. IISH Research Paper, 44. Amsterdam, 2005. С. 35.

² Kessler G. Work and the Household in the Inter-War Soviet Union // Continuity and Change. 2005. Vol. 20. № 3. P. 409–442.

* *Матвейчук Александр Анатольевич* — кандидат исторических наук, главный редактор журнала «Oil of Russia» (Москва).

на обширном конкретно-историческом материале, определил постановку в современной научной литературе проблемы действительной цены Победы советского народа над фашистской Германией. И это все дает серьезные основания для новых обобщений и выводов, которые смогут преодолеть догматические барьеры и избавиться от прежних идеологических штампов и стереотипов.

Представленный доклад посвящен рассмотрению вопроса о месте и роли поставок нефтепродуктов в СССР по системе ленд-лиза в годы Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.).

Нефтяной фактор оказал существенное влияние на характер и ход Второй мировой войны. В известной степени ограниченность запасов топливно-энергетических ресурсов, включая нефть, предопределила стратегию и тактику действий фашистской Германии на театрах военных действий.

И вполне закономерно, что «война моторов XX века» в определенной мере была выиграна державами антигитлеровской коалиции благодаря полной обеспеченности не только боеприпасами, но и углеводородным топливом. Так, вооруженные силы США и Великобритании во время Второй мировой войны в совокупности израсходовали горючего в несколько раз больше, чем фашистская Германия и ее сателлиты.

Обеспеченность топливными ресурсами Красной Армии и Военно-Морского Флота во время Великой Отечественной войны явилась также весомым фактором победы советского народа в борьбе с немецко-фашистскими захватчиками. По оценке генерал-полковника В.В. Никитина, начальника Службы горючего ВС СССР, за годы Великой Отечественной войны Советские Вооруженные силы в ходе стратегических, фронтовых и армейских операций израсходовали 16,4 млн т различного рода горючего.

Экстремальные условия войны вызвали падение объемов нефтедобычи в стране с 31 млн т (1940 г.) до 19,3 млн т (1945 г.) т.е. на 37,7%. В результате нефтеперерабатывающая отрасль оказалась не способной обеспечить в полном объеме возросшие потребности военной авиации в высокооктановых авиационных бензинах. Так если в 1941 г. в СССР было произведено авиационного бензина 1 269 тыс. т, то в 1942 г. — только 912 тыс.т.

В сборнике «Народное хозяйство СССР в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.» (М., 1993) приведены данные по производству авиабензинов: в сумме за военный период их было выпущено 5 539 тыс. т.

В то же время за годы войны авиацией Красной Армии было израсходовано 4 481 тыс. т авиабензинов, а авиационными соединениями ВМФ — более 500 тыс. т.

Однако следует подчеркнуть, что в СССР в период 1941–1945 гг. были еще достаточно крупные потребители авиабензинов. Среди них авиационная промышленность, которая за годы войны произвела 137 тыс. самолетов и, кроме того, имела собственный авиационный парк. Значительные объемы авиационного горючего потребляли гражданская авиация и авиа-

ционные отряды Главсевморпути. Даже НКВД имело свои авиационные эскадрильи. По самым приближенным подсчетам вышеназванные структуры в совокупности за четыре военных года израсходовали значительно больше тех 558 тыс. т авиабензинов, косвенно отведенных им советской статистикой.

Таким образом, закономерно следует вывод, что в 1941–1945 гг. имело место получение значительных объемов авиационного горючего СССР из третьих стран, с помощью которых и был восполнен имевшийся топливный дефицит.

Дальнейшее изучение данного вопроса подтвердило особую значимость поставок авиабензинов из стран-партнеров СССР по антигитлеровской коалиции в рамках системы ленд-лиза.

По официальным данным, в целом в СССР из США было поставлено 2 159 336 коротких тонн нефтепродуктов в рамках ленд-лиза и коммерческих контрактов, причем объем высокооктанового авиационного бензина, в переводе в метрическую систему, составил 1 197 587 т, включая 558 428 т с октановым числом выше 99.

Особо следует упомянуть о важной особенности поставок авиабензинов по ленд-лизу. В СССР из США поступали авиационные бензины с октановым числом 99 и выше. Что касается отечественной нефтеперерабатывающей промышленности, то ее технический уровень позволял производить авиабензины с низким октановым числом. Так, в довоенном 1940 г. из 883,4 тыс. т произведенного авиационного бензина, подавляющий объем составило топливо с октановым числом от 70 до 74, потреблявшееся устаревшими типами отечественных самолетов. Понятно, что подобное положение в годы войны не изменилось, и насущные потребности в авиационном бензине Б-78, в котором остро нуждались новые боевые самолеты Як-1, Ил-2, МиГ-3, Ла-5 и др., не могли быть обеспечены заводами отрасли. Поэтому американские высокооктановые бензины в значительных объемах использовались в качестве октаноповышающих добавок для приготовления качественного авиационного горючего как в заводских условиях, так и непосредственно в строевых частях Красной Армии и ВМФ. По имеющимся данным, на военных складах с апреля 1943 г. по май 1945 г. изготовлено 53% всего объема высокооктанового бензина.

Для обеспечения советской авиации качественным топливом не менее важны были и союзнические поставки специальных октаноповышающих добавок (этиловой жидкости и др.) для приготовления высокооктановых авиационных бензинов для авиации Советских Вооруженных сил и повышения октанового числа автомобильных бензинов. Всего их было получено 834 427 т, в том числе — 732 295 т доставлено из США и 102 132 т — с британского НПЗ в Абадане (Иран).

Таким образом, исследование данной проблемы приводит к выводу о несомненной важности поставок из США высокооктанового бензина и ок-

таноповышающих добавок для обеспечения боевых действий авиации Советских Вооруженных сил, а также эффективной производственной деятельности отечественных авиационных заводов и других авиационных структур.

Нельзя пройти мимо и еще одного важного факта, что в номенклатуре американских нефтяных поставок также значились: автомобильный бензин — 267 088 т, керосин — 16 870 т, мазут — 287 262 т, смазочные масла — 111 676 т, парафин — 5 769 т, химические добавки — 4 788 т, а также 999 т других нефтепродуктов.

Следует подчеркнуть, что нефтяная составляющая ленд-лиза, кроме нефтепродуктов включала в себя и поставки в СССР оборудования для четырех комплектных нефтеперерабатывающих заводов, буровых станков и другого нефтепромышленного оборудования, обсадных и насосно-компрессорных труб, переносных сборно-разборных трубопроводов, контрольно-измерительные приборы, а также танкеров, железнодорожных цистерн, топливозаправщиков. В экстремальных условиях войны эти поставки имели особую значимость для экономики страны.

6 апреля 2005 г., 158-е заседание

*А.М. Пашков**

Британские специалисты на Олонецких горных заводах в конце XVIII — начале XIX вв.

Олонецкие горные заводы, включавшие Александровский завод в Петрозаводске (открыт в 1774 г.), Кончезерский завод (открыт в 1707 г.) и до 1827 г. Кронштадтский (открыт в 1789 г.) и Петербургский (открыт в 1800 г.) заводы, были в конце XVIII — начале XIX вв. основными поставщиками корабельной и крепостной артиллерии для русской армии и флота. Только в 1786–1851 гг. Олонецкие заводы сдали в армию и на флот 26 674 пушки. Особенностью Олонецких заводов были то, что долгое время они находились под руководством выходца из Великобритании К.К. Гаскойна (в 1786–1806 гг.).

В первые годы существования Александровского пушечного завода долго не удавалось наладить выпуск качественной продукции. В 1774–1786 гг. было отлито 2 480 пушек, из них годными была признана только 1 026. Из отливаемых снарядов годными была только половина. Такая ситуация заставила правительство Екатерины II пригласить в России кого-

* Пашков Александр Михайлович — кандидат исторических наук (Петрозаводский государственный университет).