**Нижегородский Форд**

29 января 1932 года в 19 часов 30 минут, с конвейера Нижегородского (впоследствии Горьковского) автомобильного завода, введенного в строй четырьмя неделями ранее, сошел первый грузовой автомобиль “НАЗ-АА”, известный позже под маркой “ГАЗ-АА” или “полуторка”.

В конце 1927 года в Соединенных Штатах (тогда – САСШ) фирма Генри Форда выпустила новую легковую модель – Форд-А, взамен долгожительницы «Лиззи» - модели «Т», производившейся с еще с 1908 года. Как и Форд-Т, имевший грузового собрата «ТТ», Форд-А тоже получил коммерческое продолжение в виде грузового бортового варианта «АА» с червячной главной передачей, закрытой деревянно-металлической кабиной, отдельной грузовой платформой с деревянными решетчатыми бортами, и с такими же оспицованными колесами. За последующие 5 лет выпуска эта модель не раз видоизменялась и модернизировалась в деталях. В дополнение к основной 3-ступенчатой КПП по заказу устанавливалась дополнительная 2-ступенчатая планетарная, удваивающая число передач. С 1929 года Форд-АА выпускался уже со стандартной 4-ступенчатой коробкой передач и главной передачей из пары конических шестерен. А оспицованные колеса еще раньше стали уступать место дисковым. В штатах производили три основных варианта Форд-АА: «АА-112» грузоподъемностью 1 т, «АА-131» грузоподъемностью 1,5 т, и «АА-157» грузоподъемностью 2 т, с базами 2845, 3350 и 3990 мм соответственно. В зависимости от исполнения они комплектовались односкатными или двухскатными задними колесами.   
    В целом, ситуация на заводах Форда складывалась в то время весьма печальная: если за 1926 год было произведено 1 млн. 700 тыс. автомобилей, то за 1927 год всего 400 тысяч. Речь уже шла не о прибыли, а «убыль» в 1 млн. 300 тыс. машин грозила фирме прямым банкротством. Да и во всем американском автопроизводстве тогда чувствовалось влияние великой депрессии и вставали острейшие проблемы со сбытом готовой продукции. В таких обстоятельствах Генри Форд был рад продавать свои машины кому угодно, в том числе и Советам – стране потенциальных врагов, с которой отсутствовали даже дипломатические отношения.   
    Поэтому первые американские грузовые автомобили Форд-АА образца 1927 года начали поступать в СССР уже в первой половине 1928 года. Они отличались от всех последующих оспицованными колесами с модели «А» и шинами с протектором «ромбиками» - [фото1](http://denisovets.narod.ru/gaz/gazprototips/FORDAA_1.jpg).   
    В 1928-1929 годах образцы этих и несколько модернизированных «Фордов» с дисковыми колесами прошли всесторонние испытания, организованные НАМИ. Надо сказать, что в НАМИ в то время проводилось тестирование различных иностранных автомобилей, приобретаемых для эксплуатации в СССР. Их целью был выбор оптимальной конструкции для производства в нашей стране. Испытания включали в себя лабораторные исследования и пробеги, организованные в том числе и Московским автоклубом. Так, в 1928 году состоялся пробег по маршруту Москва – Ленинград – Москва, а в 1929 году два пробега: Москва – Нижний Новгород – Москва и Москва – Архангельск – Москва, в которых участвовали 4 грузовика Форд-АА, из них две машины - с передаточным числом главной передачи 5,17 и два - с передаточным числом - 7,25. По итогам пробегов были сделаны выводы, что «грузовик Форд-АА является машиной, требующей тщательного своевременного ухода, и не имеет большого запаса прочности, но он весьма технологичен и дешев в производстве» - так писал А. Крживицкий о результатах этих испытаний в журнале «Автотракторное дело».   
    Эта дешевизна производства сыграла важную роль в выборе именно «Форда» за основу самого массового советского довоенного грузовика. Чем масштабнее выпуск, тем ниже себестоимость - в 1927 году средняя стоимость легковой модели Ford равнялась 738 долларам США (около 1500 тогдашних рублей), а минимальная -380 долларам (около 760 рублей). В то же время стоимость легковых автомобилей в Германии составляла 3500-6500 рублей.   
    Вообще же, постройке автозавода с годовым выпуском 100.000 автомобилей в год предшествовали весьма длительные дебаты о самой возможности создания такого гигантского предприятия, но в ноябре 1928 года решение о постройке автозавода-гиганта уже было принято правительством СССР.   
    19 декабря председатель ВСНХ РСФСР Лобов на пленуме московских инженерно-технических служащих сообщил о переговорах с Генри Фордом по сооружению в СССР крупного автозавода, рассчитанного на массовый выпуск автомобилей. Такие же переговоры велись и с General Motors. Форд предлагал создать советско-американское общество с вложением своего капитала в постройку современного завода на 100 тыс. машин в год. General Motors обещала техническое содействие, покупку лицензии на одну из моделей Chevrolet и кредит, но с масштабами выпуска всего 12.500 машин в год.   
    От привлечения иностранных капиталов советские экономисты, естественно, отказались. 4 марта 1929 года ВСНХ СССР издал приказ № 498, в котором говорилось о принятом правительством решении построить современный автомобильный завод с годовой производительностью 100000 машин в год (в две смены) собственными силами. Вскоре после приказа ВСНХ был создан оперативный орган по строительству «Автостроя», во главе которого был назначен с С. С. Дыбец (1887-1937).

31 мая 1929 года в Дирборне (США) был подписан договор, согласно которому «Автосторой» получал от Ford Motor Company техническую помощь: планы, патенты, чертежи, необходимые для постройки и пуска нового завода, право на изготовление у себя моделей Ford и ежегодного обучения в США 50-ти инженеров, техников и мастеров. Техническое сотрудничество определялось на срок в 9 лет..   
     В качестве оплаты советская сторона должна была приобрести в течение четырех лет 72 тысячи комплектов деталей, из которых до начала пуска нового завода в СССР предполагалось собирать легковые автомобили Ford-A и грузовики Ford-AA на общую сумму 72 млн. руб. (30 млн. долларов). Таким образом, договор с Фордом давал возможность сразу же начать сборку автомобилей. Для этого в пригороде Нижнего Новгорода – Канавино - был переоборудован завод «Гудок Октября» (Нижегородский автосборочный завод № 1). Точнее – на этом предприятии был организован автосборочный цех с конвейерной сборкой. Из САСШ морским путем через Мурманск уже начали поступать машинокомплекты (автомобильные узлы и детали в комплекте на каждую машину, запакованные в ящиках, хорошо известные впоследствии по ленд-лизовским поставкам). Тогда же завод «Красное Сормово» подготовил для автоцеха «Гудка Октября» 50 платформ для сборки «Фордов», а так же организовал обучение молодых рабочих конвейерному производству. Автособорочному цеху предстояло собирать ежегодно по 6000 грузовых автомобилей из «фордовских» деталей. Первые машины вышли из ворот завода в Канавине в феврале 1930 года.   
    Вот как описывала это событие тогдашняя пресса: «Поперек конвейера перед фарами первых собранных автомобилей протянулась алая лента с лозунгом: «На социалистическая колесах вперед по пути к социализму!» Под звуки заводского гудка, гром оркестра и радостные крики «Ура!» шофер первой машины плавно спускает ее с конвейера и выводит на заводской двор. За ней сходят еще девять машин. Блестя свежей краской и лаком, они встали в ряд. Рабочие облепили их, гладили кабины, разглядывали машины как диковинку. Радостным возгласам не было конца. Лучшие производственники на новых грузовиках поехали к заводам «Двигатель революции», «Красная Этна», к фабрике «Красный Октябрь», на Сормовский завод и к другим предприятиям. С огромным интересом всюду pacсматривали первые нижегородские автомобили.»   
    Этими первыми «Фордами» советской сборки как раз и стали автомобили Ford-AA образца 1928 года, имевшие деревометаллическую кабину.

С 1930 года на заводе «Гудок Октября» было изготовлено более 11 тысяч автомобилей Ford-AA (из них в 1930-м – 3432 экземпляра, а в 1931 – 3124 экз.).   
     Кроме того, «Гудок Октября» вел обучение рабочих для главного конвейера НАЗа и осуществлял некоторые собственные конструкторские разработки.   
     После ввода в строй автогиганта-НАЗа завод «Гудок Октября» уже с марта 1932 года потерял самостоятельность и был включен в состав Нижегородского автомобильного завода на правах цеха, а с 1939 году стал Горьковским заводом специализированных автомобилей (ГЗСА).   
       
      
    Пуск этого автосборочного производств до ввода основного завода НАЗ преследовал двоякую цель: во-первых, снабжение советского автопарка импортными автомобилями по более низкой цене, чем ввоз готовых машин; а во-вторых, освоение современного производства, изучение новых моделей, подготовка квалифицированных кадров, приученных к режиму конвейера.

1 января 1932 года в назначенный правительством срок автомобильный завод в Нижнем Новгороде был готов к пуску. По этому случаю был составлен рапорт строителей руководству Советского государства, в котором сообщалось решение о присвоении заводу имени председателя СНК СССР В. М. Молотова. Автозавод в Нижнем Новгороде был построен в рекордно короткий срок - 18 месяцев (но на окончательный ввод в эксплуатацию всего предприятия потребовалось 3 с половиной года).   
    Первый грузовик с эмблемой «Нижний НАЗ Новгород» сошел с конвейера 29 января 1932 года в 19 часов 15 минут. Эту машину заводчане символически подарили самому В. М. Молотову, что засвидетельствовала и надпись на ее капоте. К 24 часам 31 января с конвейера сошел 25-й - последний плановый автомобиль месяца.

Автомобили НАЗ-АА тоже представляли собой Форд-AA варианта «АА-131» образца 1930 года с 4-ступенчатой коробкой передач. Кабины первых грузовиков были деревометаллические, угловатой формы (в дальнейшем, с 1934 года и вплоть до Великой Отечественной войны, кабины были цельнометаллические).   
       
    .   
    В конце 1932 года Нижний Новгород был переименован в Горький, и с начала следующего года на заводе марку выпускаемых автомобилей изменили на «ГАЗ». Тогда же появилась и эмблема, закрепившаяся затем на радиаторах почти всех довоенных (и некоторых послевоенных) горьковских автомобилей: металлический овал с крупной надписью «ГАЗ», под ней мелкими печатными - «им. Молотова», с серпом и молотом по бокам.

ГАЗ-АА (полуторка) — [грузовой автомобиль](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%93%D1%80%D1%83%D0%B7%D0%BE%D0%B2%D0%BE%D0%B9_%D0%B0%D0%B2%D1%82%D0%BE%D0%BC%D0%BE%D0%B1%D0%B8%D0%BB%D1%8C) Нижегородского (в 1932 году), позже [Горьковского автозавода](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%93%D0%BE%D1%80%D1%8C%D0%BA%D0%BE%D0%B2%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D0%B0%D0%B2%D1%82%D0%BE%D0%B7%D0%B0%D0%B2%D0%BE%D0%B4), грузоподъёмностью 1,5 т (1500 кг), известный как полуторка. Представлял собой лицензионную копию американского грузовика [Форд модели АА](http://en.wikipedia.org/wiki/Ford_Model_AA) образца 1929 года.

Всего собрано 829 808 автомобилей (только НАЗ/ГАЗ

В художественном фильме «[Репортаж с линии огня](http://ru.wikipedia.org/w/index.php?title=%D0%A0%D0%B5%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%B0%D0%B6_%D1%81_%D0%BB%D0%B8%D0%BD%D0%B8%D0%B8_%D0%BE%D0%B3%D0%BD%D1%8F_(%D1%84%D0%B8%D0%BB%D1%8C%D0%BC)&action=edit&redlink=1)» (режиссёр [Леон Сааков](http://ru.wikipedia.org/w/index.php?title=%D0%9B%D0%B5%D0%BE%D0%BD_%D0%A1%D0%B0%D0%B0%D0%BA%D0%BE%D0%B2&action=edit&redlink=1), композитор [Вениамин Баснер](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%92%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D0%B0%D0%BC%D0%B8%D0%BD_%D0%91%D0%B0%D1%81%D0%BD%D0%B5%D1%80), 1984) полуторке была специально посвящена песня «Грузовичок-фронтовичок» в исполнении [Эдуарда Хиля](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%AD%D0%B4%D1%83%D0%B0%D1%80%D0%B4_%D0%A5%D0%B8%D0%BB%D1%8C)

[Монета](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D0%BE%D0%BD%D0%B5%D1%82%D0%B0) России «Ленинград» с изображением [полуторок](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9F%D0%BE%D0%BB%D1%83%D1%82%D0%BE%D1%80%D0%BA%D0%B0), прорывающих блокаду через [озеро](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9B%D0%B0%D0%B4%D0%BE%D0%B6%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B5_%D0%BE%D0%B7%D0%B5%D1%80%D0%BE)

ГАЗ-АА — грузовой автомобиль Нижегородского (в 1932 году), позже Горьковского автозавода, грузоподъёмностью 1,5 т (1500 кг), известный как "полуторка". Представлял собой доработанную лицензионную копию американского грузовика Форд АА образца 1929 года.   
Первый серийный НАЗ-АА сошёл с конвейера Нижегородского автозавода (НАЗ) 29 января 1932 года.

Автомобиль ГАЗ-АА — легендарная полуторка — массовый грузовик 30—40-х годов, широко применявшийся в народном хозяйстве и в армии. Этих машин было выпущено сотни тысяч.

Первая полуторка сошла с конвейера Горьковского автозавода 25 января 1932 года.

Автомобили ГАЗ-АА отличались простотой и надежностью, неприхотливостью в эксплуатации.

Эти грузовые автомобили широко применялись в Красной Армии в 30-е гг. и в период Великой Отечественной войны.

В основу конструкции ГАЗ-АА положен автомобиль «Форд-АА», который в 1929—1931 гг. собирали из импортных деталей на заводе «Гудок Октября» в Нижнем Новгороде. В январе 1932 г. вступил в строй новый завод-гигант на Волге. С его конвейера стали сходить автомобили полностью советского производства — НАЗ-АА (НАЗ — Нижегородский автомобильный завод). После переименования города в Горький грузовик получил название ГАЗ-АА.

На автомобиле были установлены четырехцилиндровый двигатель рабочим объемом 3285 см³, однодисковое сухое сцепление и четырехступенчатая коробка передач. Подвеска зависимая: передних колес — на поперечной полуэллиптической рессоре, задних — на двух продольных кантилеверных рессорах без амортизаторов. Рабочий тормоз (ножной) — с механическим приводом.

Сборка автомобилей из горьковских деталей производилась в довоенный период также на московском заводе им. КИМ(Коммунистического интернационала молодежи) .

В 1938 г. двигатель машины был форсирован. Степень сжатия возросла с 4,2 до 4,6, мощность увеличилась с 42 л. с. до 50 л. с. Были изменены некоторые другие детали (рулевой механизм, крепление задних рессор и т. д.). Внешне автомобиль оставался прежним. Эта машина получила название ГАЗ-ММ. На базе автомобилей ГАЗ-АА были созданы трехосные грузовики ГАЗ-AAA и многие специальные машины.

По состоянию на 20 июня 1941 г. в армии насчитывалось 151 100 автомобилей ГАЗ-АА и ГАЗ-ММ.

... которому суждено было стать родоначальником всех автомобилей марки "ГАЗ". В октябре 1932 года НАЗ-АА был переименован в ГАЗ-АА и под этим именем вошел в историю.  
  
"Полуторка", как окрестили автомобиль, была оснащена 4-цилиндровым двигателем мощностью 40 л.с. и четырехступенчатой коробкой передач. Максимальная скорость машины составляла 70 км/ч. Грузовики ГАЗ-АА до окончания выпуска в 1949 году безотказно служили во всех отраслях народного хозяйства. Шоферы ценили их маневренность и надежность.   
  
Во время Великой Отечественной войны Горьковский автозавод обеспечивал действующую армию "полуторками" наряду с другой военной техникой. В ходе войны модель ГАЗ-АА была максимально упрощена: брезентовая кабина без дверей (с 1943 года с деревянными дверцами), без бампера и тормозов передних колес, со сварными крыльями из кровельного железа и одной фарой. Эти машины, получившие индекс ГАЗ-ММ, отличались малым весом, неприхотливостью и хорошей проходимостью, что позволяло осуществлять быструю доставку и перевозку войск, боеприпасов и продовольствия, эвакуацию раненых и поврежденной военной техники.   
  
Именно ГАЗ-АА обеспечивал связь блокадного Ленинграда с внешним миром по знаменитой "Дороге жизни".   
  
На базе "полуторки" выпускались трёхосные грузовики ГАЗ-МММ, полугусеничные машины ГАЗ-60, газогенераторные ГАЗ-42 и ГАЗ-43 и автобусы ГАЗ-03-30 и ГАЗ-55 (санитарный).

Ждать вступления в строй основного завода не стали. В десяти километрах от Нижнего, в Канавине, на заводе "Гудок Октября” установили сборочный конвейер. По договору с Фордом из США через Мурманск поступали сюда узлы и детали. 1 февраля 1930 года в автосборочном цехе смонтировали первые 10 грузовиков “Форд-АА", а в конце 1931 года наладили выпуск трехосок “Форд-Тимкен”.

      Тем временем автогигант готовился к пуску. Во второй половине января 1932 года были освоены блок мотора, коленчатый вал; наладив мощный пресс, отштамповали первые 100 лонжеронов автомобильных рам. Поскольку от смежников еще не поступила в достаточном количестве листовая сталь, кабины изготовили из фанеры.

       Наступил торжественный день 29 января 1932 года. Под аплодисменты и крики “Ура!”, звуки заводской сирены с конвейера сошел первый грузовой автомобиль Нижегородского автозавода НАЗ-АА. К концу года завод ежедневно выпускал по 60 грузовиков и освоил производство легковых автомобилей ГАЗ-А. Да, да, уже ГАЗ, а не НАЗ, так как в октябре 1932 года Нижний Новгород переименовали в Горький. Изменил название и автозавод

«Полуторка», как окрестили автомобиль, была оснащена 4-цилиндровым нижневальным двигателем мощностью 40 л.с. и четырехступенчатой коробкой передач. Максимальная скорость машины составляла 70 км/ч. Грузовики ГАЗ-АА до окончания выпуска в 1949 году безотказно служили во всех отраслях народного хозяйства.

Во время Великой Отечественной войны Горьковский автозавод обеспечивал действующую армию «полуторками» наряду с другой военной техникой. В ходе войны модель ГАЗ-АА была максимально упрощена: брезентовая кабина без дверей (с 1943 года с деревянными дверцами), без бампера и тормозов передних колес, со сварными крыльями из кровельного железа и одной фарой. Эти машины, получившие индекс ГАЗ-ММ, отличались малым весом, неприхотливостью и хорошей проходимостью, что позволяло осуществлять быструю доставку и перевозку войск, боеприпасов и продовольствия, эвакуацию раненых и поврежденной военной техники.

Именно ГАЗ-АА обеспечивал связь блокадного Ленинграда с внешним миром по знаменитой «Дороге жизни».

Выпуск ГАЗ-АА продолжался до 1949 года. В общей сложности с конвейера сошло около миллиона таких машин.

29 января 1932 с конвейера Нижегородского (Горьковского) автомобильного завода сошел первый полуторатонный грузовой автомобиль НАЗ-АА – родоначальник всех автомобилей марки «ГАЗ».

ГАЗ-АА был оснащён 4-цилиндровым двигателем мощностью 40 л.с. и четырёхступенчатой коробкой передач, имел [скорость](javascript://) 70 км в час. Грузовики безотказно служили во всех отраслях народного хозяйства. Их можно было встретить буквально в любом уголке страны. ГАЗ-АА были простыми, маневренными и очень надёжными машинами.

Во время Великой Отечественной войны вся тяжесть обеспечения действующей армии грузовиками легла на Горьковский автомобильный завод. В ходе войны ГАЗ-АА были максимально упрощены (брезентовая кабина без дверей или с деревянными дверцами, без бампера и тормозов передних колёс, со сварными крыльями из кровельного железа и одной фарой, а у кузова открывающимся был только задний борт) и получили индекс ГАЗ-ММ. Эти машины отличались малым весом, неприхотливостью, хорошими тяговыми качествами и проходимостью. Кроме того, на базе «полуторки» выпускались трёхосные грузовики ГАЗ-МММ, полугусеничные машины ГАЗ-60, газогенераторные ГАЗ-42 и ГАЗ-43, [автобусы](javascript://) ГАЗ-03-30 и ГАЗ-55 (санитарный).

Исключительно важную роль ГАЗ-АА сыграл во время блокады Ленинграда, обеспечивая связь осаждённого города с внешним миром. Более 40 млн. километров наездили газовские «полуторки» по знаменитой «Дороге жизни» только в 1941 году.

Эвакуировали более полумиллиона человек и доставили 361 тыс. тонн различных грузов. «Полуторка» выпускалась до 1949 года, всего было изготовлено около миллиона автомобилей.

Исключительно важную роль ГАЗ-АА сыграл во время блокады Ленинграда, обеспечивая связь осаждённого города с внешним миром. Более 40 млн километров наездили газовские «полуторки» по знаменитой Дороге жизни только в 1941 году. Эвакуировали более полумиллиона человек и доставили 361 тыс. тонн различных грузов.

«Полуторка» выпускалась до 1949 года, всего было выпущено около миллиона автомобилей

Деревня Дусьево на Мурманском шоссе, примерно в 80 километрах от Петербурга,-одно из памятных мест ленинградской блокадной эпопеи.  
Во время блокады через Дусьево проходила автомобильная Дорога жизни, поэтому неслучайно здесь установлен памятник "Легендарная полуторка" и мемориальный знак "Неизвестному шоферу

В канун Дня Победы – 5 мая 2009 года в нижегородском Кремле установили памятник легендарной «полуторке» - ГАЗ-АА времен Великой Отечественной войны.  
  
Грузовик, подарок нижегородцам от Горьковского автозавода, собран из сохранившихся автомобилей ГАЗ-АА, которые искали по всей России. За основу макета была взята «полуторка» «на ходу» выпуска 1941 года, найденная в Красноярском крае. Ее полностью разобрали, после чего каждая деталь была тщательно отреставрирована. В итоге специалистам завода удалось полностью восстановить машину из оригинальных деталей, за исключением кузова и каркаса.  
  
Первый ГАЗ-АА - родоначальник всех автомобилей марки «ГАЗ» - сошел с конвейера Горьковского автомобильного завода 29 января 1932 года. Всего же за 17 лет существования, до 1949 года, было выпущено около 1 млн этих автомобилей.   
  
Полуторатонные грузовики, прозванные «полуторками», оснащались 4-цилиндровым двигателем мощностью 40 л. с., четырехступенчатой коробкой передач, а их максимальная скорость составляла 70 км/ч. Неприхотливые и выносливые «полуторки» «вывезли» на себе всю Великую Отечественную. Исключительно важную роль ГАЗ-АА сыграл во время блокады Ленинграда, обеспечивая связь осажденного города с внешним миром. Только в 1941 году газовские «полуторки» наездили по знаменитой «Дороге жизни» более 40 млн км.

Мемориал ”Легендораная полуторка”

6 мая 2009 года на Аллее Славы в Нижегородском кремле торжественно открыли памятник грузовику ГАЗ-АА. Он занял место в ряду макетов боевой техники, выпускавшейся в годы Великой Отечественной войны промышленностью Горьковской области для действующей армии.

И 10 октября 1949 года ГАЗ выпустил последнюю «полуторку».

29 января 1932 года в 19 часов 15 минут с конвейера Горьковского автомобильного завода сошел первый полуторатонный грузовой автомобиль ГАЗ-АА – родоначальник всех автомобилей марки «ГАЗ».  Грузовики ГАЗ-АА на протяжении почти трех десятков лет безотказно служили во всех отраслях народного хозяйства. ГАЗ-АА были простыми, маневренными и очень надежными машинами. Шоферы любовно называли их «полуторки».

Исключительно важную роль ГАЗ-АА сыграл во время блокады Ленинграда, обеспечивая связь осажденного города с внешним миром. Более 40 млн. километров наездили газовские «полуторки» по знаменитой «Дороге жизни» только в 1941 году, эвакуировали более 0,5 млн. человек, доставили продовольствия и фуража - более 271 тыс. тонн, боеприпасов и вооружения - 32 тыс. тонн, горючесмазочных веществ - 35 тыс. тонн, угля - 23 тыс. тонн. Всего - 361 тыс. тонн различных грузов. «Полуторка» выпускалась до 1949 года, всего было выпущено около 1 миллиона автомобилей.