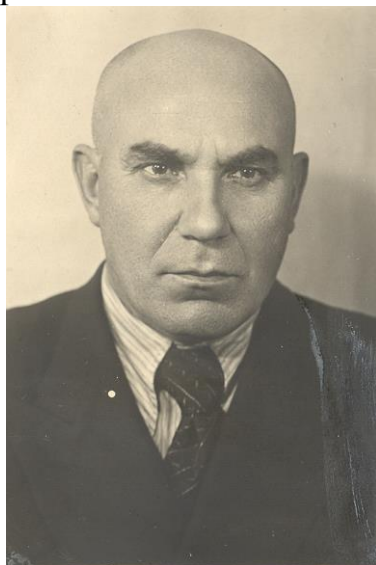


## **Автомобильный транспорт в годы великой отечественной войны: История отрасли и ее руководителей**

В январе 1942 г., после трагической гибели Д. В. Попова, первым руководителем Наркомата автомобильного транспорта был назначен Иван Григорьевич Гаврилов, работавший в Наркомате со дня его образования в должности заместителя Наркома.



Детство и юность его мало чем отличались от жизни сверстников. Родился 24 июня 1904 г. в селе Ильинка Кушевского района Краснодарского края в семье крестьянина. С малых лет, как и все крестьянские дети, был помощником в семье. С 7 лет учился зимой, а летом – все тот же крестьянский труд. Будучи представителем одного из первых поколений, воспитанных советской властью, рано приобщился к общественной работе и вступил в комсомол. В 1923 г., уже имея опыт работы в земельном отделе волостного исполкома, был избран секретарем комитета комсомола Степной волости Ростовского округа (с 1924 г. – Кушевский район), затем – членом бюро райкома комсомола. В 1925–1926 гг. работал ответственным секретарем районного отделения Общества содействия обороне и авиационно-химическому строительству СССР (ОСОАВИАХИМ), а затем инструктором добровольных обществ.

Школьного образования активному и энергичному юноше явно не хватало, поэтому как только представилась возможность он поступил на факультет рабочей молодежи (рабфак), готовящий вчерашних пролетариев и крестьян для учебы в вузах. На это ушло три года. Следующая ступень – Автодорожный институт в том же Ростове-на-Дону.

В 1934 г. Иван Гаврилов получил диплом о высшем образовании по специальности инженер-механик автотранспорта.

В те годы Казахстан не имел еще возможности готовить необходимых ему специалистов из своих жителей, а нужда в них была очень острой. Кадры поставляла Российская Федерация. Таким образом, Иван Григорьевич в качестве молодого специалиста и попал в Казахстан. Причем сразу на должность руководителя – начальника автомобильного сектора дорожно-

транспортного отдела Алма-Атинского облисполкома. В 1935 г. в г. Алма-Ате появилась новая организация – Госавтоинспекция. Начальником Алма-Атинской областной госавтоинспекции был назначен Гаврилов, а в 1938 г. ему поручили руководить этой организацией в республиканском масштабе.

Из характеристики 1939 г.: «По основной служебной работе активен и инициативен. Наград и взысканий не имеет».

Характеристика была подписана 10 июля, 13 июля Ивана Григорьевича утвердили заместителем Наркома автомобильного транспорта КазССР. Через три года очередное повышение: Гаврилов стал Наркомом.

Все исследователи истории автомобильного транспорта единодушно отмечают период Великой Отечественной войны как самый трудный в его развитии. Из всех существующих на тот момент в Казахстане видов транспорта автотранспорт был наиболее молодым. До начала войны еще не была создана необходимая для его развития основа. По всей республике в 1939 г. имелось всего 255 грузовых автомобилей и 120 автобусов, одна шино- и восемь авторемонтных мастерских.

По воспоминаниям старейшего транспортника республики Л. Г. Жукова, в г. Алма-Ате, тогдашней столице Казахстана, имелась только одна небольшая автомеханическая мастерская по улице Пастера у рынка.

В годы войны 65% парка грузовых машин республики были мобилизованы на фронт. Если до войны автотранспортные перевозки составляли 53% от общего объема перевозок КазССР, то в 1945 г. эта цифра снизилась до 16%.

В начале войны лучшие авторемонтные предприятия и гаражи были переданы для размещения эвакуированных в Казахстан предприятий союзной промышленности, им же было передано лучшее станочное оборудование. Предприятия Наркомата автотранспорта приспособили непригодные помещения и оборудование и вновь организовали 13 авторемонтных и промышленных предприятий и 6 автобаз. Это позволило, ничего не получая от государства, увеличить мощность оборудования. К 1947 г. за счет ремонта и восстановления отслуживших свой срок машин автопарк увеличился до 673 грузовых автомобилей. За годы войны вновь были созданы аккумуляторный завод, три ремонтно-зарядных аккумуляторных станции, автомеханическая мастерская, а шиноремонтная мастерская переросла в завод. В конечном итоге, все эти усилия позволили за 1941–1945 гг. перевезти более двух млн. т грузов, а уже в 1946 г. было перевезено 113 тыс. т зерна.

В первый послевоенный год система автотранспорта Казахстана из обещанных 270 новых грузовых автомашин получила лишь 48. Все силы транспортников были переключены на вывозку сельскохозяйственных продуктов, в колхозах же не хватало людей, из-за чего машины простаивали. В стране было бездорожье, авторезина быстро выходила из строя, менять ее было нечем. Машины иностранных марок не могли эксплуатироваться на отечественном топливе.

В марте 1946 г. наркоматы в СССР, в т. ч. и Казахской ССР, были

преобразованы в министерства. Иван Григорьевич Гаврилов в составе Правительства был представлен сессии Верховного Совета КазССР и утвержден в должности Министра автомобильного транспорта.

Из характеристики 1947 г.: «Лично тов. Гаврилов дисциплинирован, морально устойчив, политически грамотный. За честную работу на посту руководителя Министерства автотранспорта в день 25-летия Казахской ССР награжден орденом Отечественной войны I степени и медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.».

25 июля 1953 г. Министерство автотранспорта КазССР было переименовано в Министерство дорожного и транспортного хозяйства КазССР. Министром был назначен Л. Г. Жуков, первым заместителем Ф. Х. Такежанов, а заместителями Х. Н. Рамазанов и И. Г. Гаврилов. Надвигалась целинная эпопея, но это уже новая страничка в истории большой страны и ее автомобильного транспорта.

В Министерстве автотранспорта (чуть позже его переименовали в Министерство автомобильного транспорта и шоссейных дорог) Иван Григорьевич проработал до 1958 г. Затем был переведен на должность директора Казахского научно-исследовательского и проектного института Министерства автомобильного транспорта КазССР. В 1957 г. он получил еще одну правительственную награду – «Знак Почета».

В 1963 году ушел на пенсию, в 1965 г. опять вернулся в Министерство уже в качестве консультанта. С 1969 г. находился на пенсии. Умер И. Г. Гаврилов в 1995 г.

Подборку по материалам Архива  
Президента РК подготовила  
кандидат исторических наук  
Е. М. Грибанова

*МАП Казахстана. Международные автомобильные перевозки. №3. 2005. С.60–61.*