

Автомобильный транспорт Казахстана и его руководитель в предвоенные годы

Автотранспорт в предвоенные годы стал одной из крупнейших отраслей народного хозяйства в Казахстане, что вызвало необходимость создания Народного комиссариата автомобильного транспорта (НКАТ). Его организация в июле 1939 г. потребовала значительного времени и усилий. Тем более что конкретных указаний о путях развития отрасли не было, а организовать работу автомобильного транспорта, раздробленного на 8000 автохозяйств было очень нелегко. Собственное хозяйство Наркомата было создано на основе разрушенной материальной базы, полученной в наследство от Наркомата коммунального хозяйства.



Уже в 1940 г. НКАТ имел в своем распоряжении 18 автохозяйств смешанного типа с гаражами и ремонтными мастерскими. Парк подвижного состава состоял в основном из грузовых автомобилей «ГАЗ-АА», «ЗИС-5» и «ЯГ-4», автобусов «ГАЗ-03-30», «ЗИС-8», «ЗИС-16» и легковых машин марки «ГАЗ-А», «пикап» и «М-1». Гараж хозяйственного Управления Совета Народных Комиссаров Казахской ССР, помимо машин марки «ГАЗ-АА» и «ЗИС-101», имел автомобили типа «линкольн», «бьюик лимузин», «форд-б» и другие. Только за 2 года, с 1939 по 1941, автомобильный парк Казахстана вырос на 7300 автомашин и к январю 1941 г. состоял из 32 869 автомашин. Необходимы были водители. В созданных для этих целей автошколах, в частности в Алма-Атинской автошколе, в 1937 г. было подготовлено 635 шоферов, а к 1940 г. эта цифра увеличилась до 1527 человек.

Быстрое развитие автомобильного транспорта требовало постройки новых дорог. Бездорожье тормозило перевозки грузов, связь с основными промышленными центрами, областями республики.

Особенно тяжелые условия транспортной связи складывались на востоке республики и в Алма-Атинской области, где улучшенные, с каменным покрытием, дороги составляли: в Восточно-Казахстанской области – 2%, в Алма-Атинской – 17%. Поэтому в первую очередь были осуществлены постройки тракта «Восточное кольцо», состоящего из дорог «Усть-Каменогорск – Бухтарма – Малокрасноярск – Самарка – Кокпекты – Георгиевка», общей протяженностью 444 км и тракта «Алма-Ата – Сары-Озек», соединенного с Хоргосским трактом общей протяженностью 175 км дороги. В целом сеть автогужевых дорог Казахстана в 1940 г. достигла 100 тыс. км, из них: 2 тракта союзного значения – 574 км, 17 республиканского значения – 3 833 км, 21 областного значения – 2 452 км и дорог местного значения – 92 939 км.

Условия военного времени продиктовали необходимость развертывания работы НКАТа по организации ремонта автомашин, подлежащих поставке в Красную Армию; концентрации автомашин, находящихся в мелких автохозяйствах, в ведении НКАТ; подготовки замены рабочих, уходящих в Красную Армию, за счет женских кадров; массового перевода автомашин с бензина на твердое топливо; реставрации изношенных деталей и использования всех видов местного транспорта.

В соответствии с постановлением партийных органов руководство деятельностью всех авторемонтных мастерских было возложено на НКАТ. Из поставляемых в Красную Армию автомашин в количестве 10 тыс. единиц (первая поставка) значительная доля требовала капитального и среднего ремонта. Только за период массовых поставок автомашин (с 23 июня по 20 августа 1941 г.) в авторемонтных мастерских было отремонтировано 5 760 автомашин. Из различных мелких автохозяйств было передано в автобазы НКАТа 2 421 автомашина. Помимо автомашин, в ведение Наркомата были приняты авторемонтные мастерские в городах: Гурьев, Актюбинск, Чимкент, Алма-Ата и Караганда.

Были обучены по специальностям шофера, слесаря, электрика и шиноремонтника 846 женщин для предприятий НКАТа и 252 женщины для других Наркоматов и организаций.

Недостаточное количество газогенераторных установок, завозимых в Казахстан из Москвы и Горького, лимитировало перевод автомашин с бензина на твердое топливо. НКАТом и Научно-исследовательской лабораторией автотранспорта (НИЛАТ) был разработан проект об изготовлении газогенераторных установок для грузовых и легковых автомобилей «М-1» на кооперативных началах с Наркоматом местной промышленности (Механический завод Алма-Аты), который должен был давать чугунное литье, и Наркоматом земледелия (Кислородный завод), который планировал взять на себя основные сварочные работы.

Недостаточный завоз запчастей в республику побудил автохозяйства смелее работать над реставрацией изношенных деталей. Своими силами реставрировали промежуточные валики, шарнирные сочленения, клапаны грузовой автомашины «ГАЗ-АА», шкворней и т. д. Тяжелым было

положение с покрышками.

Большей частью была удовлетворена потребность автотранспорта в аккумуляторах: имея в наличии достаточное количество сырья – свинца, организовали передачу трех ремонтно-зарядных аккумуляторных станций – Алма-Атинской, Петропавловской и Семипалатинской областей – в ведение НКАТа и наладили производство аккумуляторов в Казахстане.

Начавшаяся война задержала дальнейшее развитие автомобильного транспорта, т. к. он был переориентирован на перевозки грузов, необходимых для обеспечения фронта продуктами, боеприпасами и снаряжением.

Вторым Наркомом автомобильного транспорта Казахстана был назначен Дмитрий Валерьянович Попов. Биография Попова типична для своего времени. С первых дней создания НКАТа Казахстана он работал заместителем Наркома по кадрам. В октябре 1940 г. Дмитрия Валерьяновича назначили наркомом автомобильного транспорта республики, а в феврале 1941 г. избрали председателем Коллегии НКАТа.



Попов родился в 1907 г. в Ленинграде. Его отец работал помощником классного наставника и библиотекарем мужской гимназии, затем – бухгалтером, а к началу империалистической войны – делопроизводителем Интендантского управления. Когда мальчику исполнилось 8 лет, отец оставил четверых детей и жену. Семья фактически жила на средства матери, которая работала воспитательницей в детском доме. В 1919 г. умерла мать, и до 14 лет мальчик жил у родственников в Москве.

В 1931–1932 гг. Дмитрий Валерьянович работал в г. Ульяновске заместителем директора, директором учебного комбината Главспирта СССР. В ноябре 1932 г. Попова отзывают в распоряжение Главспирта в Москву. В 1934–1937 гг. работал в системе «Трансэнергокадры»: управляющим Ивановским отделением, директором Московской центральной школы инструкторов-преподавателей, инспектором Московского управления,

начальником Запорожского учебного автокомбината, заместителем управляющего Закавказским отделением в Тбилиси. С марта 1937 г. Д. В. Попов назначен заместителем управляющего и управляющим Казахским отделением «Трансэнергокадры».

На должности Наркома автомобильного транспорта Казахстана Попов проявил себя прекрасным организатором. Его коллеги по работе в Наркомате отзывались о нем только с положительной стороны.

Попов Дмитрий Валерьянович прожил всего 34 года. Он погиб при исполнении служебных обязанностей в авиакатастрофе в декабре 1941 г.

Материал по документам
Архива Президента РК
и биографического справочника
«Қазақстанның Халық
Комиссарлары. 1920–1946 жж.»
подготовила главный специалист
Архива Кангужиева Р. К.

МАП Казахстана. Международные автотранспортные перевозки. №2. 2005. С.60–61.