

Люди

От водителя до директора — восемь «Волг»

Наш город — своего рода феномен: возник и развился за сравнительно короткие сроки. И люди его строили необычные — увлеченные, азартные, решительные. Иван Гаврилов как раз принадлежит к поколению людей, которые упорно доказывали простые истины о том, что учиться никогда не поздно, что любой труд полезен.

8 месяцев войны

Сегодня из окна квартиры Иван Михайлович смотрит на широкую Волгу, но детство его прошло на берегу другой реки. Село Верхнее Озерное, что в Оренбургской области, расположилось вдоль быстрого Урала. Там Гаврилов получил свое первое образование — 6 классов.

— Школу я тогда не закончил, — рассказывал Иван Михайлович. — В 40-м году заболела мама, и в семье встал вопрос: кому ухаживать? Я сразу вызвался — не потому, что был старшим сыном в семье, а потому, что учиться не хотел. Сейчас жалею о своем ребячьем решении, время упущено... Мать, к счастью, выздоровела быстро, но в школу я уже не вернулся.

Когда началась война, Иван остался в семье за главного. Работал чабаном, пас 1500 голов скота. В 1944 году ему исполнилось 17 лет, пришло время идти на фронт. Обратном на родину он вернулся лишь в 1951-м.

Война для Гаврилова началась 20 февраля, а закончилась ровно через восемь месяцев — 20 октября.

— Моя дивизия хоть и была запасной, но считалась действующей. Мы занимались уборкой: хоронили мертвых солдат, снимали мины на полях. В составе подразделения я принимал участие в пе-



ревозке наших военнопленных из Англии в Россию, — поведал о своей службе ветеран.

После войны Гаврилов попал как пополнение в первую гвардейскую дивизию. В декабре 45-го года был на Кавказе, участвовал в иранских событиях. Поступил в военное училище в Армении. Закончил его в звании старшины. Но погоны поносить не успел — одновременно с присвоением звания объявили демобилизацию.

Способный ученик

— На одном из последних построений нам объявили о всесоюзной стройке Куйбышевской ГЭС. Это же по соседству с моей областью! Я, недолго думая, решил ехать туда, — продолжил рассказ о себе Гаврилов.

14 апреля 1951 года он уже был в Ставрополе-на-Волге. В кармане у молодого строителя — всего 1 рубль и 20 копеек. На эти деньги можно было худо-бедно покушать три раза. Понятное дело, Иван Михайлович очень рассчитывал на работу, когда пришел в отдел кадров. Поэтому

был неприятно удивлен, что его водительские права, полученные в армии, на гражданке оказались недействительными.

— В армии нас учили водить зенитные установки и тягачи, чтобы в случае гибели шофера командир мог управлять машиной, — объяснил ветеран. — Тогда нам выдали временные военные права. Как только узнал, что они не подходят, сразу плохо стало. Ведь денег даже на дорогу до дома не было!

Спасибо начальнику отдела кадров — выдал Гаврилову направление в оренбургскую автошколу и первую стипендию — 410 рублей. Вот только тогда Иван Михайлович заехал в отчий дом. Всего на два дня.

А потом начались трудовые будни личного шофера. На заднем сиденье служебного автомобиля до своих рабочих мест добирались главные лица стройки. Гаврилов возил энергетиков КГС, начальника политотдела Кошева, парторга Мурсева.

Один из служебных рейсов стал для Ивана Михайловича судьбоносным.

— Осенью 1951-го была авария на линии электропередачи Жигулевск — Сызрань. Я повез начальника разбираться. На обратном пути поужинали в столовой для заключенных. После этого оба слегли с диагнозом «пищевое отравление», — рассказал Гаврилов. — Так вот я попал на лечение в земскую больницу и познакомился вот с этой медсестрой (показывает на фото). На ней и решил жениться.

Антонина Ивановна родила ему сына и дочь. Именно жена впо-

следствии вдохновила Гаврилова на продолжение учебы. Хотела, чтобы муж стал инженером.

Через некоторое время Иван Михайлович окончил вечернюю школу автомехаников. Начальник транспортной конторы КГС отправил его в федоровский док старшим механиком. Там уже бывший водитель организовал лесовозную автоколонну. Это была первая руководящая должность Ивана Михайловича. Первые дни на новом месте оказались непростыми.

— На этой работе я почувствовал, что у меня общее образование очень слабое. И пришел к выводу, что надо окончить среднюю школу. Я не мог решить простейшее уравнение с одним неизвестным. Про высшую математику и не говорю даже. Бывает, сижу на работе, инженеры разговаривают, а мне многое из их беседы непонятно, — вспоминал он.

Вскоре Иван Михайлович пошел в вечернюю школу. И хоть надо было продолжать с шестого класса, он начал с восьмого. И учителя это заметили. Гаврилов старался с завидным упорством и за год одолел программу трех лет. На вручение аттестата пришли с женой, но заветного документа в тот день так и не увидели. Директор школы сказал, что забыл его на столе в кабинете. Попросил явиться на следующий день и захватить четыре фотографии.

— Ну, я без задней мысли так и сделал. Пришел к директору, а он меня повел в политехнический институт, сдал профессорам. Так я попал в состав первого набора инженеров-механиков.

Большой начальник в маленьком кабинете

Гаврилов получил диплом в 1968 году. А уже через три года возглавил Автозаводский филиал по пассажирским перевозкам. Ивану Михайловичу в распоря-

жение дали служебную машину с водителем. И теперь он оказался на месте тех, кого раньше возил. Должность получил, вот сам филиал, как и место, где предстояло трудиться дальше, еще нужно было создать. К 1975 году гараж был полностью готов, организованы перевозки рабочих на ВАЗ, пассажирские маршруты по Новому городу.

В этом же году Гаврилова откомандировали на строительство гаража спецавтомобилей Тольяттигортранс. И снова задание было выполнено.

Последней стройкой Ивана Михайловича стало возведение гаража в Комсомольском районе (нынешнее АТП-3).

— Только я обосновался в новом кабинете, как меня снова отправили в маленький строительный вагончик. В третий раз я вышел на четыре палки — пустое поле и огороженный квартал. Площадку выделили, а финансирование не открыли.

Стройка была внеплановой, для советской экономики явление редкое. Гаврилову пришлось немало походить по московским кабинетам, чтобы раздобыть необходимые 100 тысяч рублей и начать строительство. Зато сегодня АТП-3 является крупным автотранспортным предприятием. В его главном корпусе есть музей истории, где на почетном месте висит портрет Ивана Михайловича.

30 августа Гаврилову исполняется 83 года, из них почти 70 лет он работал. О своем труде не жалеет:

— Вот как получилось. Долгий путь я прошел. От простого шофера до начальника. Сам восемь «Волг» износил. Считаю, мне всегда везло на учителей и руководителей. Человеком здесь стал, а ведь я лапти умею плести.

Татьяна СКВОРЦОВА