

К юбилею Бондаренко Леонида Яковлевича

3 марта 2014 года исполнилось 100 лет со дня рождения Бондаренко Леонида Яковлевича. Вся трудовая деятельность Леонида Яковлевича была неразрывно связана с транспортом, из них около 30 лет - с Абаканской автобазой «Союзсовхозтранс» (сегодня автоколонна № 1260), директором которой он стал в трудном 1941 году. Занимаясь поиском фотографий и информации о первых транспортных организациях города, я встретила в архивных документах знакомую фамилию - Бондаренко Л. Я. Это был отец моего одноклассника Владимира, и я обратилась к нему. Документы



отца бережно хранятся в семье: трудовая книжка, военный билет, первые справки о трудовой деятельности отца в 30-е годы, документы о наградах, фотографии и многое другое. Ознакомившись с уникальными личными документами Бондаренко Л. Я., тем более, приближается юбилейная дата, я решила, что просто обязана написать об этом замечательном и самоотверженном человеке.

Благодаря этим документам, можно подробно проследить трудовую деятельность не только самого Леонида Яковлевича, но также узнать новые сведения о деятельности автобазы «Союзсовхозтранс». Именно с этой организации в 1936 году начинается создание грузового автотранспорта в Хакасской автономной области. И с этого же времени начинается трудовая деятельность Бондаренко Л. Я. в Абаканской автобазе «Союзсовхозтранс»: он был принят 1 марта 1936 года на должность начальника звена по эксплуатации автопарка.

Первая запись в трудовой книжке Бондаренко Л. Я. говорит: общий трудовой стаж до поступления на работу составляет 6 лет, то есть он работать начал с 16 лет. Много интересных, «живых» свидетельств о Бондаренко Л. Я. поведал его старший сын Петр Леонидович. О начале трудовой деятельности он рассказывает: «В 1932 году отец работал слесарем в автобазе «Союзтранс» при Саралинских приисках, потом - в Крутоярской МТС (машино-тракторной станции). Там работали тракторы американской фирмы «Катерпиллер» (Caterpillar), для обслуживания и ремонта которых был направлен американский инженер-специалист Джон Джонсон, двухметровый здоровяк, носивший фирменный комбинезон с надписью «Катерпиллер». Отец по образцу этого комбинезона сделал себе такой же: с нашивками и карманчиками. Джон, увидев его в таком комбинезоне, подошел, хмыкнул и ушел. Позже Джон Джонсон организовал неофициальное соревнование между работниками по ремонту тракторов и комбайнов. Отцу, занявшему первое место в этом соревновании, подарил свой фирменный комбинезон. А подведение итогов соревнования оформили символически в стенгазете в виде рисунков: кто на самолете, кто на лошади, а кто на быках».

В 1929 году Советская Россия закупила у американской фирмы «Катерпиллер» 1000 тракторов. Часть тракторов попала в Красноярский край. Именно модель одного из гусеничных тракторов компании стала прототипом советского трактора «Сталинец», производившегося в Челябинске.

В 1935 году Бондаренко Л. Я. уже работал в Крутоярской школе трактористов на курсах шоферов инструктором по практике вождения автомашины, а вечером вел занятия с шоферами по теории автомашины (по техминимуму).

В 1935 году при Наркомате Сельского Хозяйства СССР была создана Всесоюзная контора по эксплуатации автотранспорта «Союзсовхозтранс» специально для обслуживания совхозов. В Красноярске было отделение конторы, к которой относилась созданная в 1936 году Абаканская автобаза. Первоначально автобаза располагалась в центральной усадьбе Крутоярского зерносовхоза, на территории деревни Красная Сопка. Первым директором автобазы стал Знаменщиков Николай Емельянович. В 1937 году автобаза была переведена на постоянное место дислокации в Абакан. На 1

января 1937 года в автобазе «Союзсовхозтранс» состояло всего 46 грузовых автомашин, на 1 января 1941 года – уже 78 автомашин. В 1940-е годы в автобазе было 2 автоколонны, в 50-е годы – уже 4: 3 автоколонны работали в совхозах, одна в Абакане.

Абаканская автобаза с первых лет становится одним из крупнейших автомобильных хозяйств области вместе с Хакасским автоотрядом «Союззаготтранс» (создан в 1938 году). Эти предприятия обслуживали преимущественно нужды сельского хозяйства.



Контора автобазы «Союзсовхозтранс», 1940-е годы.

Машины автобазы в период уборочной кампании, то есть уборки хлеба с полей совхозов, работали не только на территории области, но и в Назарово, Шарыпово, Крутояре, Красной сопке, Ужуре и других районах. Возили собранное зерно от совхозов до приемных пунктов «Заготзерно», производили ремонт технического оборудования. Из-за отдаленности зерносовхозов от Абакана (до 600 км), автобаза вынуждена производить большие переброски автопарка в оба конца. После окончания работ машины возвращались в Абакан. Иногда автопарк был вынужден зимовать в зерносовхозах, например, при затяжной уборочной из-за обильного снегопада, или потому, что железная дорога не давала платформы, как было в 1937 году: не смогли вывезти 10 машин из Ужура и 3 машины из Копьева.

Предприятие обслуживало преимущественно сельское хозяйство, но также занималось грузоперевозками: возили лес, стройматериалы и другие грузы. В 1938 году автобаза занималась перевозкой мрамора из Кибик-Кордонского месторождения для строительства Дворца Съездов в Москве. Вывоз мрамора с места разработки до железнодорожной станции происходил при отсутствии трактовой дороги. От месторождения до Абакана шла проселочная дорога, около половины пути по гористой тайге. Тяжелые условия работы машин еще осложнялись глубоким снежным покровом, который был во время перевозки мрамора. Рейс в 260 км (в оба конца) машины проходили в течение 5-6 суток.

Петр Леонидович продолжает рассказывать: «В 1938 году отец был призван в армию, в 1939 году направлен на финский фронт, как командир автороты. Затем в качестве помощника командира дивизиона по технической части, в звании техника-лейтенанта. Когда выводил колонну из-под огня, был ранен финским снайпером в голову. Ранение было серьезным, но ленинградские врачи спасли. После госпиталя вернулся в Абакан. 27 мая 1941 года - назначен директором автобазы «Союзсовхозтранс». Началась война. На фронт отца непустили. Его опыт, профессионализм и знания нужны были в тылу, так как при областном военкомате были организованы Ремонтные пункты по ремонту автомашин, поставляемых в Красную Армию. Начальником Ремонтного пункта № 1 стал отец, совмещая новую должность с обязанностями директора автобазы. Многие специалисты в эти годы получили бронь, были такие и в автобазе. Из-за недостатка запасных частей, в авторемонтных мастерских автобазы многие детали изготавливали сами рабочие, например, отливали поршни двигателя из алюминия и обрабатывали их, изготавливали вкладыши, шестеренки к коробкам передач и много других деталей. Поэтому в боях Великой Отечественной войны отец не участвовал, трудился для фронта в тылу».



В авторемонтной мастерской автобазы.

В мастерских не только ремонтировали машины. На автобазу со всей области привозили кабины, рамы, кузова и другие части вышедших из строя машин, из которых собирали новые машины. Сами заготавливали лес и распиливали его для изготовления и ремонта кузовов.

Из «Характеристики», которую Бондаренко Л. Я. дал областной военной комиссар в 1946 году: «Обладает большой организаторской способностью и ответственностью перед поставленной задачей. Бондаренко Л. Я. все силы и энергию отдавал на быстрейшую организацию Ремонтного пункта. С первых дней, не дожидаясь рабочей силы и запасных частей, своим коллективом и наличием запасных частей в автобазе ремонтирует поступившие автомашины для Красной Армии. В дальнейшем Бондаренко Л. Я., благодаря своей организаторской способности и желанию оказать помощь фронту, добивается быстрого и своевременного выполнения всех нарядов по ремонту автомашин для фронта с перевыполнением плановых заданий и выхода своего Ремонтного пункта на 1 место среди 4-х других подобных пунктов в области. Ремонтный пункт № 1 с хорошим качеством отремонтировал 450 автомашин для Красной Армии, за это получал благодарственные письма с фронта. За умелое руководство по ремонту автомашин для Красной Армии и за хорошую работу автобазы Бондаренко Л. Я. награжден знаком «Отличник соцсоревнования» Наркомата сельского хозяйства и Почетной грамотой Крайисполкома и Крайкома ВКП(б)».

Сам Леонид Яковлевич вспоминает об этом времени на странице «Советской Хакасии» в 1987 году: «Самым трудным испытанием стала война. В 1941 году из 200 автомашин 150 сразу же вместе с водителями были отправлены на фронт. А надобность в автомашинах не уменьшилась: также надо было убирать хлеб с полей совхозов, заниматься грузоперевозками. Большую часть коллектива во время войны составляли женщины, которые работали водителями наравне с мужчинами, правда, на полупорках в дальние рейсы их старались не отправлять.

Назову хотя бы несколько из них. Это Анна Резникова, Галина Третьякова, Клавдия Мосиалова, Мария Курячева, Татьяна Багацкая, Мария Морозова, Мария Екимова, Дарья Захаренко, Дарья Ивашкина и многие другие. В те годы широко были распространены семейные династии, на автобазе работали по 3-4 человека из одной семьи. Это семьи Демченко, Козловых, Подшиваловых, Громовых, Компаниец. Коллектив автобазы принимал непосредственное участие в оказании помощи фронту. Мы за годы войны отремонтировали для фронта более 600 машин и свыше 100 машин для районов страны, бывших в оккупации. Начиная с 1944 года, предприятие оказывало помощь братской Туве. В Кызыл и сегодня дорога непростая, а в то время через крутые перевалы мы на своих стареньких машинах «ЗИС-5» и «ЯК-4» возили сельскохозяйственную технику, а из Тувы везли для фронта продукты питания и одежду. Автобаза приняла активное участие в оказании помощи техникой и кадрами в организации автотранспортного предприятия в Кызыле».



Работники ремонтируют автомашины для Красной Армии.

Родители наших друзей тоже работали в Абаканской автобазе «Союзсовхозтранс». Совершенно случайно, в разговоре с Компаниец Г.М. я назвала фамилию – Бондаренко и услышала: «Леонид Яковлевич? Да он мне жизнь спас. Да если бы не он, возможно, я бы не выжила». И Галина Михайловна рассказала, что ее отец, Компаниец Михаил Климентевич, начинал работать шофером в Крутоярской автоколонне «Союзсовхозтранс» вместе с Леонидом Яковлевичем. Мать, Олимпиада Сергеевна, участница войны, воевала в Пирятинской дивизии, тоже пришла работать в автобазу диспетчером. Галина Михайловна продолжает: «Я родилась 12 декабря 1947 года. Когда отец привез маму в роддом, там температура была, как на улице, нечем было отапливать помещение, кончился уголь. А на улице в то время был мороз -40 градусов, а то и ниже. Роженицы вынуждены были рожать на ледяных столах, даже кровь застывала. Леонид Яковлевич, узнав об этом, сразу же распорядился оправить в роддом машину с углем. Естественно уголь был из запасов автобазы, так как в то время для организаций были строгие нормативы отпуска топлива. В послевоенный 1947 год – это был ПОСТУПОК. Да за это, в то время легко можно было лишиться свободы: разбазаривание социалистической собственности, или еще хуже – могли обвинить в воровстве государственной собственности». Этот поступок лучше всяких слов характеризует личность Бондаренко Л. Я.

Галина Михайловна продолжает рассказывать о военном времени: «Моя бабушка всегда почитала Леонида Яковлевича и до конца своих дней хранила самые теплые воспоминания о нем. Потому, что он помогал семьям фронтовиков, давал возможность выжить в трудное военное время. Сестры отца тоже работали в автобазе инструментальщицами. Леонид Яковлевич негласно разрешал женщинам вместе с шоферами ездить в дальние рейсы в Таштып или Аскиз, чтобы в деревнях обменять вещи на продукты питания. Благодаря таким поездкам моя бабушка и другие жены фронтовиков смогли прокормить своих детей. Многие семьи выжили под его крылом, и все были благодарны за помощь».

При таком чутком отношении к семьям фронтовиков, Леонид Яковлевич проявлял принципиальность и нетерпимость к нарушениям трудовой дисциплины. Тем более, по законам военного времени за опоздания или прогулы, не только увольняли с работы, но и отдавали под суд. Встречались такие случаи и в автобазе. Наряду с выполнением государственных планов, предприятие собственными силами осуществляло строительство жилья для рабочих и производственных помещений базы. После войны был построен двухэтажный деревянный дом по улице Нефтяной (сейчас Гагарина), также строили небольшие дома для своих работников. При автобазе были размещены огородные участки для рабочих, где высаживали картофель и овощи.

Листая документы и фотографии далеких 30 – 50 годов, ловлю себя на ощущении, что я пролистываю отдельные страницы из жизни Леонида Яковлевича. Вот удостоверение 1933 года. Цитирую дословно: «Дано сие Бондаренко Л. Я. в том, что он работает Крутоярском зерносовхозе в должности **шоффера** 3 категории. **Ездовое свидетельство № 282**, выданное Хакасским Дортрансом, хранится в отделе кадров совхоза, взамен выдается временное удостоверение». С фотографии на удостоверении смотрит очень серьезный юноша 18-19 лет.



Удостоверение Бондаренко Л. Я. 1933 года.

Вот он - у первой своей легковой (служебной) автомашины в 30-е годы, а на этих фотографиях – он у одноэтажного здания конторы в 40-е годы и в ремонтной мастерской автобазы.



У служебного автомобиля, 1940-50 годы

За высокие достижения в трудовой деятельности предприятие неоднократно награждалось. На следующей фотографии - Леонид Яковлевич при вручении автобазе Переходящего Красного Знамени краевого отделения «Союзсовхозтранс» за трудовые успехи. На фотографии 1948 года - Леониду Яковлевичу в Москве вручают Переходящее Красное Знамя ВЦСПС и Министерства Совхозов СССР за победу Абаканской автобазы во Всесоюзном соревновании автобаз «Союзсовхозтранс». А награды предприятия – это и личные награды Леонида Яковлевича. За успешную трудовую деятельность Бондаренко Л. Я. неоднократно был отмечен Правительственными наградами: в 1945 награжден медалями «За победу над Германией» и «За Доблестный Труд», в 1949 и 1950 годах получил ордена «Знак Почета», в 1957 году - орден «Знак Почета» и медаль «За освоение целинных земель». Коллектив автобазы принимал активное участие в освоение целинных и залежных земель Хакасии и юга Красноярского края. Кроме этого, было много Почетных грамот и других наград.

На этих фотографиях весь коллектив автобазы в 1947, 1948 и 1957 годы, в центре которых всегда Леонид Яковлевич. Следующие документы – это свидетельство участника Всесоюзной

сельскохозяйственной выставки в Москве в 1958 году и памятный знак почетного строителя железной дороги Абакан-Тайшет Всесоюзной ударной комсомольской стройки.



Коллектив автобазы в 1948 году (Бондаренко Л. Я. - пятый справа во 2-ом ряду снизу).

В 1958 году началась реорганизация автотранспортных организаций, был создан областной Автотранспортный трест, в ведении которого находился весь автопарк области. Абаканская автобаза «Союзсовхозтранс» реорганизована в Абаканское грузовое автотранспортное хозяйство № 3, а в 1962 году - переименована в автоколонну № 1260. В 1959 году Бондаренко Л. Я. был переведен в областной «Автотрест» на должность начальника отдела перевозок, затем главным инженером треста. С 1962 года Бондаренко Л. Я. назначен начальником автобазы Абаканского управления строительства «Абаканстройпуть», затем зам. управляющего автотрестом «Абаканстройтранс», которые занималась строительством железнодорожной линии Абакан-Тайшет. Колонны автобазы работали по всей длине дороги.

Достигнув пенсионного возраста, Леонид Яковлевич еще более 10 лет продолжал трудиться. Ушел на заслуженный отдых только 1 сентября 1986 года. Получил статус «пожизненный персональный пенсионер местного значения». И через три года (15 августа 1989г.) Леонида Яковлевича не стало. Удивительная, богатая событиями, биография. Сам Леонид Яковлевич был скромным человеком, о себе рассказывать не любил. Возможно, такую же биографию имели многие из его современников. Возможно, в то время это была обычная жизнь человека, судьба которого тесно переплелась с жизнью родного предприятия.

Я посетила ОАО «Автоколонну № 1260», которая с 1993 года стала Акционерным обществом. В предприятии бережно относятся к своей истории, в кабинете начальника Автоколонны Минчука Александра Андреевича висят портреты всех бывших руководителей. Александр Андреевич и начальник отдела кадров Молодцов Николай Иванович познакомили меня с документами и фотографиями 40-х годов.

В памяти детей и внуков Леонид Яковлевич навсегда останется таким, каким он был в семье: добрым и отзывчивым отцом и дедушкой, заботливым и любящим мужем. Он очень любил и нежил малышей, мастерил для них игрушки, сердечно переживал за взрослых детей. Леонид Яковлевич был большой любитель охоты и рыбалки, друзья по охоте и рыбалке остались для него друзьями на всю жизнь. А в памяти коллег по работе и всех, кто с ним общался и знал его лично, он остался самоотверженным и ответственным человеком, посвятившим всю свою жизнь любимой работе.