

## ТАК РОЖДАЛАСЬ АВТОБАЗА

В биографии этих людей — Николая Алексеевича Дацковского, Артура Федоровича Гольцоффа, Ивана Николаевича Поландолупо, которых вы видите на снимке, и Топалу Дадцевича Успанова немало сложного. Их роднит не только принадлежность к одной избранной профессии — автомобильной, но прежде всего то, что прошли они вместе нелегкими дорогами восстановления разрушенного послевоенного хозяйства, внесли достойный вклад в становление и развитие автомобильного транспорта в нашем районе. О том, как все это было, и поделились они в состоявшейся нашей встрече за круглым столом в редакции.

Автомобильный транспорт начал свое существование в нашем районе с организации автотранса «Союзгазотранс» в мае 1951 года, где командиром роты был Иван Константинович Гормашов, а командиром взвода и парторгом Николай Алексеевич Дацковский. Как положено, все носили военную форму, каждый имел соответствующее военное звание и выполняли в основном то время задачи — перевозка зерна и обеспечение нашего и Нуринского районов продовольственными и промышленными товарами.

Старшее поколение помнит, каким было нелегким это послевоенное время, когда и хлеба-то досыта не ели и жили не в своем достатке. И вот 46 автомашин отправляются в Северо-Казахстанскую область в Мамлютский район на уборку хлеба. Производительно трудились с раннего утра и до позднего вечера, чтобы выращенной уборкой убрать под надежную крышу. А после завершения уборки по машине зерно нового урожая привезли в родной поселок. В своих построенных тогда пекарнях испекли вкусные большие хлеба, тогда-то впервые и наелись его досыта односельчане.

Люди разных национальностей: русские, чеченцы, греки, немцы и другие, именовавшиеся «переселенцами», обживали новые места, где им пришлось теперь жить, работать и строить свое будущее. Контур предприятия и диспетчерский пункт построили водители своими силами — месили ногами глину, с горбыля сбивали стены и потом оштукатуривали их. Так постепенно на голой степной местности появились токарный цех, аккумуляторный, медницкий и своя кузница.



Автомобильный парк состоял тогда из 75 автомашин таких марок, как полторки — ГАЗ-ЭММ, ЗИС-5, ЗИС-50 и грузоподъемностью три тонны троефной «студебеккер», с 1955 года стали поступать с Одесского сборочного завода самосвалы ГАЗ-93 с деревянным кузовом.

С началом освоения целинных залежных земель свое дальнейшее развитие получают и автотранспорт, авторыки получили новое наименование — Осакаровская автобаза, ее директором становится Николай Алексеевич Дацковский. Автотарх пополняется уже такими марками машин, как ГАЗ-53Б, ЗИС-5Б5, ЗИС-130 другими. Чтобы умело управлять новой более усложненной техникой, нужны квалифицированные кадры. Это и послужило толчком по созданию автомобильных курсов при автобазе — впоследствии ставших автошколой, осуществляющей и обучение учащихся и обучение своих нужное дело. На снимке вы видите первый ее выпуск. Через месяц здесь обучались курсанты, потом — стажировка под руководством опытных наставников, после чего ребята приступали к самостоятельной работе.

Многогранную работу делали тогда водители. О таких дорогах, которые сейчас, кстати, мы немало ругаем, то время приходилось только мечтать. Водитель со своей сменной выезжал в рейс и в труднопроходимых дорожных местах мог передвигаться лишь с помощью бура и лопаты, так как тракторов и бульдозеров не было. А какие тогда зимы были: морозные да снежные,

не то что сейчас. И несмотря на все трудности той нелегкой жизни, работали водители на совесть, в дружбе, без перебоев в снабжении, помогая друг другу. Случись поломка в пути — встречный водитель никогда не оставит тебя без помощи, с бедой найдешь.

Много тогда трудилось мастеров своего дела, чьи золотые руки делали быстрое чудеса. Среди них был плотник Николай Ильич Мутефиди, токарь Артур Федорович Гольцофф, универсал кузовных дел Павел Николаевич Иосифиди, медник Юрий Андреевич Коцайдяки, слесарь-инструментальщик Александр Самарин. И почти всю работу приходилось делать вручную, так как особой механики в то время не было. Потом ремонтный бокс построили на шесть мест, токарный цех, токарный. Профессия слесаря очень тогда ценилась.

Немало было добротных, трудолюбивых людей и среди водителей, которые начинали здесь свою трудовую биографию с азов, как говорится, получили хорошую трудовую и жизненную закалку, став спустя годы опытными водителями, накрепко связав с профессией свою судьбу. Это Александр Ильич Черников, Николай Григорьевич Котов, Андрей Петрович Николаев, Петр Николаевич Жмак, Петр Павлович Лялюков, Кирилл Васильев, Василий Чернышов и другие. Славился своей работой и династик Успановых — Тархан, Даниил, Тимофей, Сергей, Петр, Хамид, Топалу, работающий и поныне в АТП начальником экс-

плуатации; Поландолупо — Юрий, Иван, Константин, Савелий и Петр. Теперь их славные трудовые семейные традиции продолжают и сыновья.

Не было в то время на предприятии плановых отделов, диспетчеры выписывали счета. Нельзя не сказать о большом трудовом вкладе старейших работников отдела эксплуатации, в становление и развитие предприятия. Кто эти люди? Василий Константинович Кадоочкин, Николай Наумович Агалов, Александр Иванович Легостав, Александр Алексеевич Клименко, Николай Михайлович Федоров.

До образования специализированной автоэкспедиционной базы все перевозки осуществляла автобаза. И для плодотворной, производительной работы открыты были все пути. Никаких дотаций автобазе не получала, самостоятельно зарабатывала денежные средства для своего существования. В зимнее время отправлялись в г. Агандыр для обслуживания молочно-молочного колхоза. Одним словом, не сидели без дела, широкая дорога была открыта для инициативы, предприимчивости.

Сейчас без помощи автотранспорта не мыслит свою работу ни одна отрасль нашего хозяйства. Поэтому особое внимание в работе грузозавоза автоуправления уделяется повышению эффективности производства на основе совершенствования транспортного процесса. И не случайно поэтому увеличился автотарх предприятия в два раза, а объем перевозок в 46 раз.

