

ОГОНЬ ТВОРЧЕСТВА

Дмитрий Дмитриевич Бондарев, инженер-конструктор, один из основателей отечественной автомобильной и авиационной промышленности

Жизнь

I

Своими родовыми корнями Дмитрий Дмитриевич Бондарев уходит в донскую землю. Его отец, Дмитрий Онуфриевич, сын войскового старшины из станицы Раздорской, родился в 1835 году и начал службу казаком в 1854-м. Служил честно, но к военным подвигам особой тяги не имел. Получив в 1862 году чин урядника, он через два года был перечислен в запас и обзавёлся собственным хозяйством [1]. Ещё через десять лет вышел за выслугу лет в «чистую» отставку, женился и всерьёз занялся виноградарством. В жёны Дмитрий Онуфриевич выбрал дочь урядника станицы Мелиховской Евдокию Михайловну Косоротову. Среди молодых казачек Евдокия особенно выделялась смуглым цветом кожи и чёрными жгучими глазами - мать её была пленная турчанка. Прожили молодые вместе недолго, Евдокия умерла в 1882 году от холеры, оставив на руках у Дмитрия Онуфриевича пятерых маленьких детей: Неонилу, Михаила, Пелагею, Дмитрия и Анну. Младшему Дмитрию в год смерти матери исполнилось всего четыре. От неё он унаследовал чёрные глаза и горячий нрав. Овдовев, Дмитрий Онуфриевич жениться больше не стал, воспитывал детей сам.

Когда сыновьям подошло время учиться, Дмитрий Онуфриевич отослал сначала Михаила, потом Дмитрия в Новочеркасск. Оба поступили в реальное училище, но затем их дороги разошлись. Михаил без экзаменов был принят в Новочеркасское казачье юнкерское училище, по окончании которого был выпущен подхорунжим и по постановлению учебного комитета за хорошие успехи в науках награждён призом - офицерской казачьей шашкой [2]. Дмитрий, окончив в 1896 году полный курс и дополнительный класс реального училища, сдал конкурсный экзамен и поступил в Харьковский технологический институт. Отец не разделял его увлечение техническими науками и надеялся, что младший сын, как Михаил, пойдёт по военной стезе, а потому лишил Дмитрия дальнейшей материальной поддержки. Став студентом, Дмитрий Дмитриевич Бондарев, подобно многим своим однокашникам, начал зарабатывать на жизнь и оплату учения самостоятельно - давал частные уроки и выполнял на заказ чертежи.

Последняя четверть XIX века выдалась в России беспокойной. В головах молодёжи укоренились народовольческие идеи, революционные призывы находили отклик в студенческих кругах. Горячий, деятельный Дмитрий Бондарев оказался в эпицентре бурной студенческой жизни и не смог удержаться в стороне от революционных порывов. Сначала он стал активным участником, а потом и организатором студенческих сходок, митингов и демонстраций. Результат не замедлил сказаться: в феврале 1899 года

первокурсник Бондарев был отчислен из института. Правда, на первый раз директор Харьковского технологического проявил милосердие и учёл способности Бондарева. Спустя три недели студента-бунтаря снова допустили к занятиям. Урок, однако, прошёл даром, и 5 апреля 1899 года его опять отчислили «за участие в студенческих беспорядках», о чём харьковский полицмейстер не замедлил сообщить в письме атаману станицы Раздорской Области Войска Донского. В этом же письме Бондареву в официальной форме предписывалось немедленно покинуть Харьков [1].

Но выполнять распоряжение властей Дмитрий Дмитриевич не спешил. Напротив, он остался в Харькове и 1 мая 1900 года принял участие в протестном шествии рабочих и студентов, известном в истории как первая майская демонстрация в России. Этому событию В. И. Ленин посвятил целую монографию под названием «Майские дни в Харькове».

По прошествии четырёх месяцев либеральная администрация Харьковского технологического института в очередной раз пошла навстречу бывшему студенту и восстановила его на I курсе. Но не дожидаясь конца учебного года, Дмитрий собственноручно написал прошение об увольнении из числа студентов.

На одной из студенческих вечеринок Бондарев пленился девушкой из небогатой дворянской семьи Надеждой Сарандинаки и не раздумывая сделал ей предложение. Его избранница и внешне, и по характеру была полной противоположностью горячему казаку. Он - крепкий, смуглый, черноволосый, с пламенным взглядом смоляных глаз, энергичный и дерзкий в манерах, она - скромная до застенчивости, нежная и изящная, с аккуратно собранными светлыми волосами и с кроткими серыми глазами. Родоначальники фамилии Сарандинаки прославили свой род, командуя кораблями Российского Императорского Флота. Сам адмирал Ушаков доверил капитану первого ранга Евстафию Павловичу Сарандинаки флагманский корабль «Святой Павел» [3]. Феодор Павлович Сарандинаки ходил по Чёрному и Средиземному морям на 60-типушечном фрегате «Григорий Великая Армения». Правда, к тому времени, когда молодые люди познакомились, славные деяния доблестных предков Сарандинаки остались в далёком прошлом, и настоящее семьи было отнюдь не героическим. Хрупкая и болезненная с детства, Надежда поступила в гимназию на год позже положенного вместе с сестрой-погодкой Валерией. Девочки окончили пять классов гимназии в уездном городке Змиёве, а затем ещё три класса в Харькове. Жили небогато, работали сначала сельскими учительницами, а потом поступили служить в харьковское земство. Всего в семье их отца Николая Павловича Сарандинаки было пять дочерей. К моменту, когда пришла пора выдавать их замуж, он, плохой, расточительный хозяин, окончательно разорился. Поэтому на просьбу руки Надежды Николай Павлович сразу дал Дмитрию Бондареву согласие, несколько не волнуясь о том, что аристократы роднятся с донскими казаками, а будущий зять вместо изящных штиблет и шляпы носит сапоги и картуз. Главное, Дмитрий Бондарев был человеком здоровым и надёжным. Своё полуразорившееся имение Геевка помещик Сарандинаки разменял на два хутора, один из которых, Поляна, дал в приданое дочери и её незамужней сестре Валерии. Может быть, в силу денежных затруднений, а может быть от того, что всегда была предана сестре Надежде и её семье, Валерия Николаевна Сарандинаки так и не вышла замуж, а всю жизнь прожила вместе с Бондаревыми, помогая и поддерживая в трудные годы. В Поляне молодые провели медовые июль и август, а в сентябре Дмитрий Дмитриевич отправился в Томск в надежде начать новую жизнь.

В ту пору Томск слыл центром научной и студенческой жизни Западной Сибири. Только что открытый в 1899 году, Томский технологический институт собрал под своим крылом талантливых молодых учёных и преподавателей. Демократизм его профессоров притягивал будущих студентов со всех концов России. Надежды Дмитрия Бондарева оправдались сполна. В 1902 году он был зачислен на первый курс механического отделения Томского технологического, деканом которого служил недавно окончивший Харьковский технологический институт специалист в области деталей машин и сопротивления материалов Иван Иванович Бобарыков. Надежда, в ожидании первенца, последовала за Бондаревым в Сибирь. Южанам, привыкшим к жгучему солнцу донских степей, в суровом сибирском краю пришлось нелегко. Но хрупкая Надежда Николаевна держалась стойко. Она уютно обустроила скромную квартирку и по мере возможностей стала вносить лепту (пусть и небольшую) в семейный бюджет, обучая на дому маленьких детей томского профессора Поттебни.

"Дмитрий Дмитриевич, как и в Харькове, подрабатывал проектами. Профессор Бобарыков, стройный аристократ с утончёнными чертами лица, по своим политическим взглядам был истинным либералом. В их гостеприимном доме, хозяйкой которого была энергичная и хлебосольная Елена Андреевна Бобарыкова, студенты чувствовали себя как дома. По вечерам, когда за окном лютовали морозы и колкий снег заметал деревянные мостовые, в просторной гостиной Бобарыковых, похожей на зимний сад, за большим овальным столом, покрытым скатертью с искусной украинской вышивкой, под сенью круглого шёлкового абажура, отбрасывавшего тёплый свет, собирались молодые преподаватели и студенты. Здесь обсуждались новые проекты, высказывались смелые идеи. Здесь каждый мог рассчитывать на поддержку, понимание и помощь. Исключением не стали и Бондаревы. Елена Андреевна, уроженка Полтавы, с участием отнеслась к молодой семье - она помогла подыскать Бондаревым недорогую меблированную квартиру, нашла для Надежды Николаевны работу, помогла тёплыми вещами. Бондаревы и Бобарыковы были почти ровесниками, все четверо провели юность в Харькове. Они легко нашли общий язык, и уютная квартира Бобарыковых на время «сибирской ссылки» стала для Бондаревых своим домом. Молодые семьи тогда и предположить не могли, что когда-нибудь породнятся".

Прошло несколько лет, имена инженера Бондарева и профессора Бобарыкова стали хорошо известны промышленной и научной России: Бондарев вошёл в историю как один из создателей первого русского автомобиля, а Бобарыков, в тяжелейшие годы революций и Гражданской войны возглавлявший Томский технологический институт, написал учебники «Сопротивление материалов» и «Детали машин», по которым до Второй мировой войны студенты всех технических вузов страны Советов изучали эти дисциплины.

Революционная ситуация в России все более накалялась. Жар достиг отдалённой Сибири, и Бондарев, как всегда, не остался в стороне. Но недаром Томский технологический институт славился своими демократическими традициями. Наказание, которому подвергли Дмитрия, оказалось нестрогим: «За участие в недозволенной сходке 28 февраля 1903 года студент Бондарев подвергся профессорскому дисциплинарному суду, по приговору которого получил выговор» [1].

В 1903 году у Бондаревых родился сын, которого по традиции назвали Дмитрием. Почти одновременно в семье томского профессора Бобарыкова тоже

произошло прибавление: на свет появилась Верочка. В 1924 году Дмитрий Бондарев-младший и Вера Бобарыкова встретились в Москве и обвенчались.

На время родов Надежда Николаевна уехала в Харьков, к своей семье. Сибирь для неё так и не стала родным домом. После рождения сына молодая мама чувствовала себя не совсем окрепшей и не рискнула возвращаться в Томск с новорождённым. Летом, после окончания III курса, Дмитрий Дмитриевич приехал туда сам. В Харькове ему в очередной раз предстояло определиться с будущим. Чтобы не расставаться с семьёй, он написал прошение на имя директора Харьковского технологического института с просьбой о переводе его с III курса механического отделения ТТИ на III курс Харьковского технологического. «Ввиду военного времени проезд по Златоустовской и Сибирской железным дорогам затруднён. Для меня же, как женатого и имеющего ребёнка, поездка по этим дорогам почти невозможна. Пассажирские поезда по Сибирской ж. д (один раз в сутки) бывают настолько переполнены, что едущим в Сибирь приходится ожидать очереди на станции Челябинск по 2-3 и более суток. В вагонах такая теснота, что не только спальные места, но и сидения достать трудно. При таких условиях и принимая во внимание время переезда от Харькова, места постоянного проживания моей семьи, до Томска (8-10 суток), а также слабое здоровье моей жены и ребёнка, я, естественно, должен отказаться от поездки в Томск предстоящей осенью. Ввиду вышеизложенного, покорнейше прошу Ваше Превосходительство зачислить меня в число студентов III курса механического отделения Харьковского технологического института» [1].

К этому времени между темпераментным студентом Бондаревым и директором института успели сложиться непростые отношения: в одном из писем директор отмечает «весьма непочтительные и повышенные тона», на которых студент Дмитрий Бондарев разговаривал с ним. Несмотря на сложность личных взаимоотношений и, что ещё более важно, бурное революционное прошлое Бондарева директор института пишет ходатайство (и это в 1905 году!) на имя попечителя Харьковского учебного округа о зачислении Бондарева в число студентов. Небольшая бюрократическая переписка между руководством Томского и Харьковского технологических институтов закончилась быстро и в пользу строптивного студента. Осенью 1905 года Бондарев возобновил занятия [1].

В эти годы в Харькове Дмитрий Бондарев не только учился, но и работал, чтобы содержать семью и платить за лекционные курсы в институте. Служил помощником машиниста на железнодорожной ветке Харьков - Лозовая, десятником на постройке моста и дамбы через Северский Донец, брал на заказ чертежи и даже уезжал на несколько месяцев на работу на автомобильный завод в Бельгию. Летом 1906 года в семье Бондаревых произошло очередное пополнение, и на свет появилась дочка, названная в честь сестры Надежды Николаевны Валерией. Своей квартиры супруги Бондаревы не имели, а занимали съёмные комнаты, расположенные в полуподвале. По утрам сквозь запylённые окна в комнаты просачивался запах дёгтя от проезжавших мимо телег и экипажей, а по вечерам пахло газовыми фонарями. Любимым развлечением маленьких Мити и Вали было наблюдать, прижавшись носами к стеклу, за ногами прохожих, отбивающих дробь каблуками по булыжной мостовой.

На лето семья выезжала на хутор Поляна, и эти летние месяцы бывали для всех самыми счастливыми. Поляна располагалась в чудесном месте, на высоком

левом берегу Северского Донца и занимала несколько десятин пашни и лиственного леса. Хуторские постройки состояли из небольшого, крытого камышом деревянного трёхкомнатного домика с земляными полами да пары амбаров, погреба и сарая для лошади и коровы. Домик окружал старый вишнёвый сад, обнесённый покривившимся плетнём. За садом ширились заросли малины. Дорога от хутора, по правую руку от которой располагался небогатый огород с грядками капусты и огурцов, сбегала к Донцу. Река в этом месте была неширокая, но стремительная: тёмные воды, ловко уходя за поворот, пробегали под низко нависшими ветками раки. По весне Донец разливался больше чем на версту, заливая пойму на противоположном, пологом берегу. Пахотную землю Бондаревы сдавали в аренду, а хозяйство вели сами, оставляя зимой хутор на попечение сестры Валерии.

Летом 1906 года у Бондаревых на Поляне скрывались два студента-революционера. Жили они в клуне, целыми днями читали, курили или играли в шахматы. Свой револьвер молодые люди завернули в промасленные тряпки и спрятали в погребе. Но нет тайного, что не стало бы явным. Нагрянули жандармы и, тщательно всё обыскав, нашли оружие. Студенты, проявив сноровку, успели скрыться, а Дмитрия Бондарева арестовали и препроводили в тюрьму уездного Змиёва [4]. Чтобы вызволить мужа, Надежда Николаевна написала в Новочеркасск Михаилу Дмитриевичу Бондареву, который к этому времени дослужился до есаула. Михаил приехал в Змиёв и выступил поручителем за брата. Когда Дмитрия отпустили, братья вдвоём отправились в станицу Раздорскую к отцу. С Дона Дмитрий вернулся с подарком - молодым донским конём тёмно-гнедой масти.

В 1909 году, после десяти лет обучения в Харьковском и Томском технологических институтах, убеждённый революционер Бондарев, наконец, был удостоен экзаменационной комиссией звания инженера-технолога и получил диплом [1]. Открывалась новая страница жизни.

После революционного вала 1905-1907 годов Россия сбросила с себя оцепенение прошлого. Молодой капитализм громко звал в свои ряды энергичных и талантливых. Повсюду открывались новые производства, а вместе с ними и новые возможности. Главное было не упустить свой шанс. Смелый и дерзкий, с опытом практика и талантом инженера, Бондарев был желанным специалистом на многих технических производствах. Представители нового поколения класса капиталистов нутром чуяли: будущее России в руках таких, как он.

Для начала новоиспечённый инженер отправил свой диплом в Департамент земледелия, в Петербург [1]. Там внимательно отнеслись к молодому специалисту и предложили поступить в сельскохозяйственный отдел Руссо-Балтийского завода. К этому времени Руссо-Балтийский вагоностроительный завод (РБВЗ), начавший своё существование как филиал бельгийской фирмы по сборке вагонов, сделал качественный рывок и превратился в мощное производство железнодорожных и трамвайных вагонов, сельскохозяйственных машин, нефтяных и керосиновых двигателей. Новую эру РБВЗ открыл выпускник Морского кадетского корпуса, человек с ярким талантом организатора Михаил Владимирович Шидловский [5]. Он умел распознавать и привлекать энтузиастов своего дела, был готов рисковать во имя желаемого результата, имел связи во влиятельных кругах. Результаты его деятельности не замедлили сказаться: основной капитал предприятия за короткий срок вырос с 1 млн. 200 тыс. рублей до 9 млн 600 тыс. Знакомства среди чиновников и

хорошая профессиональная репутация позволили Шидловскому получить большие заказы на поставку вагонов во время русско-японской войны. Когда война закончилась, на очереди стали новые идеи. Шидловский решил заняться автомобилестроением и ввести Россию в элитный клуб создателей автомобилей. Для осуществления задачи он создал «ударную» группу конструкторов, способную обеспечить за непродолжительное время блестящий результат.

В 1908 году на РБВЗ открылся автомобильный отдел. Его возглавил инженер И. А. Фрязиновский, а в качестве главного конструктора в Ригу пригласили швейцарца Ж. Поттера, работавшего до этого на малоизвестном бельгийском автозаводе «Фондю» [6]. 26 мая перед воротами Руссо-Балта появился первенец завода, двухместный спортивный автомобиль с открытым верхом. Правда, пока он был собран из импортных узлов и деталей.

Когда в 1910 году Дмитрий Дмитриевич Бондарев вместе с семьёй переехал в Ригу, его первым заданием на заводе стало совместное с изобретателем Н. Н. Джунковским конструирование и испытание сноповязалки. Старт оказался удачным, и молодой человек привлёк к себе внимание руководства. Перспективного инженера ввели в состав команды, работающей над созданием первого отечественного автомобиля. Помимо Бондарева, в неё уже входили Поттер, Фрязиновский и другие конструкторы.

В 1908 году РБВЗ занимал 20 га земли, в его 50 цехах трудились четыре тысячи рабочих. Для выпуска автомобилей в 1910 году был возведён цех с новейшими станками площадью 700 кв. м. Заготовками и сопутствующими работами занимались жестяницкий, обойно-малярный, рессорный, кузнечный и литейный цеха. Автомобильный отдел располагал, кроме механообрабатывающего и сборочного отделений, собственной механической и испытательной лабораториями. Специально для автомобильного производства в Риге и Петербурге были открыты экипажные отделы, изготавливающие однотипные кузова к машинам: торпедо, фаэтон, лимузин, берлина, ландоле. Став членом конструкторской бригады, Бондарев получил конкретное задание: разработать отечественный двигатель для новых автомашин.

План Шидловского включал в себя грандиозную рекламную кампанию. Без неё невозможно было преодолеть предубеждение аристократии и толстосумов к отечественным машинам. Уже тогда продавать в России легковые автомобили индивидуальным владельцам было нелегко. В стране работали представители известных иностранных марок: «Мерседес», «Адлер», «Бенц», «Рено», «Опель», «Фиат». В случае поворота общественного мнения в России в сторону к отечественному автомобилю у завода появлялась возможность получить государственные заказы, в первую очередь военные. Без них дальнейшего существования автомобильного производства на РБВЗ гарантировать было нельзя.

Лицом нового русского автомобиля стал известный спортсмен, гонщик и редактор-издатель петербургского журнала «Автомобиль» Андрей Платонович Нагель [7]. Именно поэтому первым детищем Руссо-Балта был выбран спортивный автомобиль. После того, как Нагель на страницах своего журнала изучил запросы российских автолюбителей, группа конструкторов во главе теперь уже с Бондаревым, который с 1910 года стал начальником автомобильного отдела РБВЗ, в авральном режиме начала работать над усовершенствованием первой модели и разработкой отечественного двигателя. В мае 1910 года Нагель приобрёл на полученные в наследство деньги машину

третьей серии С-24/30 (последняя цифра 30 обозначала мощность мотора в лошадиных силах) с порядковым номером 14 и начал проверять её в деле. За рулём собственного автомобиля на ралли Санкт-Петербург - Киев - Москва - Санкт-Петербург летом 1910 года Нагель завоевал золотую медаль. Осенью того же года автогонщик совершил поездку по Берлину, Риму, Неаполю, пересёк Альпы и поднялся на Везувий. Европа впервые увидела русский автомобиль. В следующем году на той же машине Нагель принял участие в ралли Санкт-Петербург - Москва - Севастополь и снова получил золотую медаль. В 1912 году Нагель на своем Руссо-Балте под номером 14 занял второе место на международном ралли «Сан-Себастьян», а в 1913 году совершил пробег длиной 7000 км по дорогам центральной и южной России. Но и это ещё не всё. Верный «металлический конь» пронёс неутомимого гонщика и двух его коллег-журналистов по странам Южной Европы и Северной Африки и установил рекорд. К началу 1914 года «Руссо-Балт» № 14 Нагеля проехал без серьёзного ремонта 80 тыс. км! Кстати, за победу в ралли Санкт-Петербург - Монако Андрей Нагель первым в истории российского спорта удостоился государственной награды - св. Анны третьей степени.

Энтузиаст и патриот, Нагель видел свою задачу в том, чтобы, по его словам, «средний провинциальный русский клиент получил автомобиль, приспособленный к тем условиям, в которых ему придётся работать». Кроме того, у него была и амбициозная цель: машина марки «Руссо-Балт» должна была попасть на страницы европейских газет и прославить Россию. Поэтому в каких бы странах ни бывал знаменитый автогонщик, он везде подчёркивал, что совершает автопробег на русском автомобиле, снабжённом русскими шинами, потому что хочет прорекламирровать отечественную фирму.

Помимо Нагеля и его знаменитой машины под номером 14, другие модели Руссо-Балтийского завода тоже получали престижные места в международных соревнованиях: в верстовых гонках в Риге в 1912 году, в верстовых и кольцевых гонках в 1912-1914 годах, на международном ралли в Монте-Карло в 1912 году машины РБВЗ завоевали репутацию надёжных и выносливых. И, конечно, завод активно выставлял свои автомобили на международных выставках: III и IV Международных автомобильных в Петербурге в 1910-ом и 1913 годах, на Царскосельской юбилейной 1911 года. Как закономерный результат мощной рекламной компании, Руссо-Балт в 1913 году получает титул Поставщика Двора Его Императорского Величества, и два ландоле с фирменным знаком РБВЗ на капоте занимают почётное место в императорском гараже. Владельцами машин РБВЗ стали известный поэт, великий князь Константин Константинович, отставной премьер-министр граф Сергей Витте, князь Борис Голицын [5].

Рига начала века была настоящей европейской столицей, всегда умытой и подстриженной. Шпиль Домского собора, у подножья которого изгибались узенькие средневековые улочки, врезался в холодное прибалтийское небо. В новой части Риги, отделённой от старого города скверами и Верманским парком, рассекали пространство выверенные магистрали. Население города составляли русские, немцы и латыши. Всё здесь не как в России: извозчики без дуг, трубочисты в цилиндрах, улицы чистят водой и щётками, а в зоологическом парке на берегу Киш-озера гуляют в вольерах дикие животные. Повсюду немецкий педантизм, аккуратность. Здешние рабочие заметно отличались от пролетариата Харькова: со смены шли в шляпах, с белыми воротничками и тросточками в руках. На причале Даугавы большие пароходы, рядом - бойкая торговля бананами, апельсинами, финиками. Бондаревы смогли

позволить себе снимать большую квартиру на Гертрудинской улице (теперь улица Гертрудис), в двух кварталах от строящегося завода в новой части Риги. Дети стали ходить в престижный немецкий детский сад, в доме появились горничная и кухарка. И хотя застенчивая Надежда Николаевна, привыкшая всю работу по дому делать сама, тяготилась спустившимися на неё благами, пришлось приспособливаться к новому стилю жизни. Круг знакомых Бондаревых теперь состоял из блестящих представителей технической интеллигенции России. Среди их друзей были директор РБВЗ М. Н. Калабин, журналист и автогонщик А. П. Нагель, инженер немецких корней Г. П. Клаас, товарищ Дмитрия Дмитриевича по Харьковскому технологическому институту Г. В. Кульчицкий, талантливый изобретатель Н. Н. Джунковский, молодой авиаконструктор из Петербурга И. И. Сикорский. Часто в квартире Бондаревых, обставленной мебелью красного дерева в стиле арт-нуво, по вечерам собирались сослуживцы Дмитрия Дмитриевича и за вечерним чаем обсуждали планы на будущее. Иногда Надежде Николаевне и Дмитрию Дмитриевичу приходилось посещать светские рауты, часто молодые люди с компанией ходили на премьеры в театр. При всей своей загруженности Дмитрий Дмитриевич всегда уделял внимание детям и, как только выдавался свободный час, с удовольствием занимался с Митей и Валей. Он предпочитал семейные чтения вслух, и, когда ребята немного подросли, читал им русскую классику. Любимыми авторами в семье Бондаревых были Гоголь и Чехов. Как воспитатель Бондарев был строг, особенно с сыном, но справедлив.

За несколько лет жизни в Риге облик его изменился. Теперь, в дорогом костюме и элегантной шляпе, он мало походил на студента-революционера харьковской поры. Только глаза, умные, живые, весёлые, выдавали в респектабельном джентльмене прежнего Дмитрия Бондарева - азартного, напористого, целеустремлённого. Теперь донской казак мог позволить себе тратить деньги в удовольствие: за несколько лет жизни в Риге он собрал прекрасную техническую и художественную библиотеку, которой могло бы гордиться любое учебное заведение. Появилась возможность улучшить хозяйство в любимой Поляне, куда по-прежнему жена и дети уезжали на лето. На своей земле Бондаревы построили шестикомнатный деревянный дом с большим открытым балконом. Перед домом, украшенным резными наличниками и ставнями, трудолюбивые Надежда и Валерия разбили розарий, а за домом, по склону холма, насадили сад, урожайные сорта груш, яблонь и вишен для которого специально выписывали из Харькова. Построили хозяева конюшню и коровник. Дмитрий Дмитриевич, как истинный казак, любил лошадей и при любой возможности покупал их. Поэтому на хуторе, в конюшне, помимо рабочих лошадей появились и холёные рысаки с Дона. Поляна превратилась в благоустроенную дачу с добротным подсобным хозяйством. Летом здесь всегда гостило много народу - дом гостеприимно открывал двери для близких и дальних родственников, друзей и знакомых, и порой число гостей переваливало за двадцать. Дмитрий Дмитриевич безотказно протягивал руку помощи всем, кто нуждался в поддержке.

Летом 1912 года Надежда Николаевна с детьми отправилась из Риги в длинное путешествие на Дон. Ей предстояло впервые познакомиться со свёком и роднёй мужа, жившими в станице Раздорской. Застенчивая Надежда Николаевна робела, но волнения оказались напрасными. Дмитрий Онуфриевич радушно встретил невестку с внуками. Особенно радовался Мите, который глазами и чертами лица походил на покойную бабушку. Путешествие было долгим: сначала поездом до Ростова, потом по реке. От булыжной пристани в Ростове ходили в ту пору вверх по Дону два парохода. Надежда Николаевна

выбрала тот, который больше и чище. Плыть предстояло с двух часов дня до часа ночи. Погода стояла приятная, дети всю дорогу провели на палубе, во все глаза разглядывая раскрывающуюся перед ними отцовскую Родину. К Раздорской пароход подошёл в полной темноте. Пристани в станице в то время не было, и трап спустили прямо в мелководье. На берегу светился одинокий огонёк. Это дед вышел с фонарём встречать желанных гостей. Старик Бондарев был не по годам энергичен и бодр: невысокий, широкий в плечах, с белой бородой лопатой и ёжиком коротко стриженных волос, которых едва коснулась седина; всегда держался прямо, ходил быстро, не любил сидеть без дела. Умные живые глаза видели собеседника насквозь. В станице он пользовался авторитетом и уважением. Дед жил в домике в одну комнату с кухонькой и сенями, уютно примостившемся на пригорке в окружении сада и виноградников. Хозяйство Бондарева-старшего состояло из четырёх лошадей, шести волов, пары коров и отары овец. До глубокой старости дед сам управлялся с хозяйством и всегда не прочь был побаловаться хорошим домашним вином. Умер он в возрасте 92 лет: упал с лошади и сломал ногу, да так больше и не встал.

От дома открывался вид на левобережье, заливные луга и рощи. В ясный день можно было заметить окружную станицу Константиновскую, что в сорока верстах выше по реке. Вдоль правого берега, слева, расположились хутора Виноградный и Ольховый, а справа - Пухляковский. Дед, сохранив отличное зрение, любил с вышины смотреть на Дон, заряжаясь его удалью и мощью, и наблюдать за пароходами, мерно плывущими в изгибах реки, определяя безошибочно по гудку, который из них собирается причалить к Раздорской.

Внизу, в станице, жила его замужняя дочь Пелагея, и гости расположились в её крепком, богатом доме. Хозяйка была знатная, любила вкусно и обильно кормить гостей, двор и дом содержала в идеальной чистоте. В конце лета рядом с её домом каждый год раскидывала палатки и балаганы оживлённая ярмарка с музыкой, канатоходцами и цыганами. В пыли под неугомонным солнцем возвышались, томясь нагретыми ароматами, груды фруктов и овощей, пирамидами арбузов и дынь. На сотни метров вокруг разносились вокруг бляение овец, ржанье лошадей, мычание волов.

Станица растянулась на несколько километров вдоль правого высокого берега, изрезанного балками. Дальше начинались виноградники, потом - ровная степь. Юртовые земли делились на три надела: ближний, средний и дальний. Каждый казак, достигший призывного возраста, получал в них свою долю. Дальние наделы, отстоящие от станицы на двадцать и более вёрст, сдавались станичным обществом в долгосрочную аренду, главным образом украинцам-тавричанам, которые возводили саманные постройки, разводили скот и сеяли хлеб, ячмень, кукурузу. В станице насчитывалось около десяти тысяч жителей. Имелось несколько лавок, почта, гимназия, две церкви. Почти все жители были грамотные. На ближних наделах сеяли кукурузу и разводили бахчевые, на дальних - выращивали пшеницу и ячмень, который шёл на корм лошадям. Пахали на волах, но пользовались и хорошей сельскохозяйственной техникой. Молотилки были сложные и приводились в действие паровыми локомотивами, топившимися соломой. Несколько хозяев свозили хлеб на ток, укладывали его в два ряда большими скирдами, оставляя между ними улицу, куда ставилась молотилка. Хлеб молотили по 25-30 человек, по очереди, каждому хозяину. Это была дружная и весёлая работа. Хозяйки кормили работников, стараясь перещеголять одна другую встряпне. Весной весь отавренный молодняк рогатого скота и лошадей переправляли вплавь на луга, где его пасла семья

калмыков, постоянно жившая зимой в станице, а с весны переселявшаяся на кочевье за Дон. На противоположном берегу шли огороды, по вечерам казачки на лодках отправлялись туда на полив. В общем, жили в трудах, сытно и весело, от души гуляя по праздникам до утра с плясками и песнями под гармонию.

В 1912 году Руссо-Балтийский завод решил попробовать себя в новом деле - авиастроении. Этому предшествовало интересное событие - на Второй международной воздухоплавательной выставке самолёт молодого изобретателя Игоря Ивановича Сикорского удостоился Большой золотой медали. Юным конструктором заинтересовался Михаил Владимирович Шидловский. Председатель аукционного совета Руссо-Балта предложил 22-летнему Сикорскому должность главного конструктора авиационного отдела. Шидловский, как патриот и передовой человек, осознавал, что отечественная авиация лишь тогда станет на ноги, когда освоит самостоятельный выпуск машин, разработанных русскими конструкторами. И дело закипело. Первым из ангара авиационного цеха Руссо-Балта на свет показался четырёхмоторный (до этого выпускались только двухмоторные спортивные модели) гигант «Русский витязь». Настоящей сенсацией стало известие о том, что в салоне новой воздухоплавательной машины помещаются диван, четыре стула, умывальник и гардероб. Сам конструктор говорил о своём детище так: «Всё то, что было до сих пор, - не больше, как воздушные байдарки. О воздушном корабле я мечтал. Приступая к сооружению его, я определённо задался целью ввести в оборудование летательной машины три принципа, а именно: 1) в далёком воздушном путешествии пилот должен иметь возможность сменяться на ходу; 2) остановка мотора в пути не должна решать судьбы пилота, авиатора и пассажира и 3) возможность ухода за мотором в пути, исправление его на ходу. Всего этого я достиг, и это может дать новое направление при конструировании аппаратов» [8].

Новые отечественные воздухоплавательные машины рождались трудом всего завода. Двигатели для новых русских самолётов собирали в цеху автомобильного отдела. Дмитрий Дмитриевич Бондарев как ведущий конструктор РБВЗ внёс большой вклад в их проектирование.

В 1913 году «Русский витязь» установил мировой рекорд: он совершил перелёт продолжительностью 1 час 54 минуты с восьмью пассажирами на борту. Ещё через несколько месяцев была выпущена новая модель четырёхмоторного самолёта «Илья Муромец», рождённого на Руссо-Балте и принёсшего Сикорскому всемирную славу. Уровень комфорта в новой машине был необыкновенно высок - воздух в кабине подогревался, а к рабочим местам пилотов подводилось электрическое освещение. Уже с первых же полётов «Муромец» привлёк к себе внимание прессы, а вместе с ним государственных чиновников. Члены Государственной Думы совершили в необыкновенном самолёте пробный полёт. Военное ведомство, заинтересованное возможностью дальних перелётов, стало обсуждать возможный заказ на целую партию новых машин. По просьбе военных решено было совершить перелёт по маршруту Петербург - Киев. К тому времени, когда полёт закончился, ситуация в мире резко изменилась: в Сараево был убит эрц-герцог Фердинанд, и Европа оказалась на краю войны.

Первая мировая внесла коррективы в работу завода. Бондарев встретил войну в должности вице-директора завода и директора одного из вспомогательных предприятий сталелитейного завода «Штальверк». Более 60 процентов

производимых машин стали идти на фронт. В эти годы завод поставлял для армии не только штабные и санитарные машины, но и шасси для броневиков. Достоинствами автомобилей Руссо-Балта в условиях войны была простая и надёжная конструкция, взаимозаменяемость деталей внутри крупных серий и полная независимость от импорта. Все узлы и части для автомобилей и самолётов РБВЗ изготавливались самостоятельно.

Большие габариты и мощность четырёх моторов, равная 600 лошадиным силам, позволили «Илье Муромцу» стать первым русским бомбардировщиком. Для этого пришлось сделать немного: вынести мебель из салона, снабдить самолёт устройством для сбрасывания бомб и проложить лёгкие рельсы вдоль фюзеляжа, по которым вагонетка за считанные минуты могла бы доставить пулемётчика к пулемётному гнезду, установленному в хвосте машины для отстрела от вражеских истребителей. После этого былинский богатырь стал неуязвим. В декабре 1914 года вышел императорский указ, предписывающий сформировать эскадрилью из десяти боевых и двух учебных машин. На РБВЗ шли спешные приготовления по перепрофилированию «Ильи Муромца» в боевую машину. Месяца упорного труда инженеров, конструкторов и исполнителей хватило на то, что новый самолёт поднялся в воздух. С февраля 1914 года начались регулярные вылеты в тыл врага. В газетах того времени писали: «14 июня «Илья Муромец» под управлением И. С. Башко при артиллерийском офицере А. А. Наумове бомбил станцию Пржеворск, где находилось много поездов. Прямым попаданием был взорван эшелон со снарядами и подожжены другие, в результате чего противник потерял почти 30 000 снарядов, а станция была закупорена обломками почти на сутки» [8].

Закрепившаяся за «Ильёй Муромцем» слава боевой машины привлекла внимание союзников. В их распоряжение была предоставлена подробная техническая документация и чертежи. В результате английский «Виккерс-Вимми» стал как две капли воды похож на русского богатыря.

Рабочие дни Бондарева проходили в авральном режиме. Помимо административной работы, он как руководитель группы конструкторов участвовал во всех разработках новых моделей и серий, а как главный инженер (должность вице-директора возлагала на него эти функции) отвечал за организацию производства и технические вопросы. Трудился самозабвенно, с полной отдачей, окрылённо.

К тому моменту, когда был налажен промышленный выпуск бомбардировщиков, их, для сохранения моторесурсов, начали перевозить в разобранном виде в Польшу, местечко Яблонна, где Дмитрий Дмитриевич, получивший чин капитана, руководил сборкой и ремонтом. Ситуация менялась с каждым днем. Когда немцы подошли к Варшаве, полевые мастерские перебазировались в Лидс. Вскоре основные цеха Руссо-Балтийского завода эвакуировались в Петроград и Москву.

В 1915 году семья Бондарева после летнего отдыха осталась в Харькове, а самому Дмитрию Дмитриевичу чудом удалось спасти из оккупированной Риги библиотеку и переправить её в «Поляну». Из-под Варшавы верный своему увлечению лошадами Дмитрий Бондарев прислал туда жеребца рысака-полукровку, серого в яблоках, и английскую жеребую верховую лошадь родом из Восточной Пруссии.

Закончилась золотая эра Руссо-Балта. Он, без сомнения, оставил огромный след в истории отечественной промышленности. Недаром американский исследователь автомобилестроения Д. Уэрри сказал об автомобилях РБВЗ: «Едва можно сомневаться в том, что «Руссо-Балт» был первым важным шагом русских по созданию автомобильной промышленности» [5]. За восемь лет работы из цехов РБВЗ выехали грузовики, автобусы, пожарные машины, вездеходы для армии, спортивные автомобили и машины класса «люкс». Всего 625 автомобилей. И только один из них прожил почти сто лет. Он находится в экспозиции Политехнического музея в Москве. Сотрудники музея говорят, что этот «Руссо-Балт» R-12/20 и сейчас хоть куда - садись и катайся.

Шидловскому, Сикорскому, Бондареву, Калабину, Нагелю и десяткам других инженеров, конструкторов, испытателей принадлежит слава основателей отечественной автомобильной и авиационной промышленности. После революции судьбы их сложились по-разному. Автогонщик Андрей Платонович Нагель, по одним сведениям, уехал во Францию, по другим - жил до 1923 года в Петрограде на Литейном, а потом исчез из виду. Михаил Владимирович Шидловский, получивший впервые в российской истории чин генерал-майора авиации и возглавивший русскую военно-воздушную эскадру во время Первой мировой войны, в 1918 году как монархист был расстрелян. Игорь Иванович Сикорский эмигрировал во Францию, потом перебрался в Америку. В Штатах он попробовал создать производство летательных машин, но потерпел неудачу из-за отсутствия средств. Тогда на помощь ему пришёл великий соотечественник Сергей Васильевич Рахманинов. Поверив в изобретателя, поддержал его деньгами и даже согласился на должность вице-президента фирмы Сикорского. И угадал: своим именем привлёк внимание к Сикорскому и к его идеям. Сикорский, переключившийся при поддержке Рахманинова на производство вертолётов, получил навечно международное признание и титул «Мистер Вертолёт». Сейчас 99 процентов производимых в мире вертолётов используют принципиальную схему, предложенную гениальным конструктором.

А Дмитрия Дмитриевича Бондарева ждал тернистый путь.

В 1915 году в Петрограде ему поручили принять руководство оборонным заводом «Промет» [9]. Задание военного ведомства он выполнил чётко: в сжатые сроки новое предприятие, специализирующееся на производстве дистанционных трубок к артиллерийским снарядам, было готово выпускать продукцию, которую с нетерпением ждал фронт. К этому времени имя Бондарева стало уже хорошо известно в промышленных кругах России.

II

В 1915 году с Бондаревым познакомился Павел Рябушинский.

Клан Рябушинских шёл в гору. Владельцы маленькой мануфактуры в Ельце превратились в хозяев одной из крупнейших российских финансово-промышленных империй. Как писал о типичном пути русских капиталистов в своей книге «Судьба русского хозяина», вышедшей в эмиграции, Владимир Рябушинский, «...дед обычно выходил из мужиков, отличался особенной ревностью к вере и с рабочим людом сохранял патриархальные отношения, гордясь, что вокруг него кормится много народу. Сын основателя во многом походил на отца, превосходя его, однако, талантированностью, размахом и умом; он-то и выводил фирму на широкую дорогу, делая её известной на всю Россию. При нём ...простота исчезала, заводилась роскошь, но зато очень развивалась

благотворительная деятельность» [10]. И действительно, сохранив отцовскую «ревность к вере», сын основателя династии Павел Рябушинский неоднократно по делам бывал за границей, носил европейское платье, был членом Биржевого общества и гласным Московской городской думы, а во время голода 1891 года построил на свои деньги ночлежный дом и бесплатную Народную столовую, в которой ежедневно могли обедать тысяча человек. От него дела перешли к восьми сыновьям, которые значительно расширили дело. В 1902 году братья основали банкирский дом, преобразованный после в акционерный Московский банк с основным капиталом в 20 миллионов рублей. Символом преуспевания Рябушинских стало респектабельное здание банка на Биржевой площади в Москве, выстроенное по проекту Шехтеля. Кроме того, в начале 1900-х они подчинили своему влиянию Харьковский Земельный банк - третье по величине акционерное ипотечное учреждение России. Торговый дом Рябушинских имел и лесопильни, текстильные и стекольные фабрики. На очереди стояло создание собственного производства автомобилей. Павел Павлович по своим политическим взглядам был прогрессистом, т.е. придерживался либеральных взглядов и не одобрял столыпинских реформ. На страницах принадлежащей ему газеты «Утро России» он подчёркивал, что «народ-земледелец никогда не является врагом купечества, но помещик-земледелец и чиновник - да». В годы Первой мировой Рябушинский выступил с инициативой создания военно-промышленных комитетов - органов, призванных мобилизовать частную промышленность для нужд фронта. Поэтому вполне логичным стало заключение 27 февраля 1916 года договора между торговыми домами «Кузнецов», «Рябушинские и Ко» и Главным военно-техническим управлением Российской империи о сотрудничестве.

Рябушинские ценили деньги, разбирались в людях, умели работать сами, уважали труд других. Проанализировав опыт работы Руссо-Балтийского вагонного завода, они сделали вполне ожидаемый выбор: на пост директора завода правлению будущего предприятия под названием «Автомобильное московское общество» (АМО) была предложена кандидатура Дмитрия Дмитриевича Бондарева [11]. Местом строительства староверы Рябушинские избрали патриархальную рабочую Москву, где сходились дороги, водные и железнодорожные пути. Москва была далеко от линии фронта, сюда после эвакуации был переведён Руссо-Балт, а вместе с ним перебрались квалифицированные кадры; в Москве сосредоточились многие промышленные предприятия, а, значит, был постоянный источник рабочей силы.

Встретившись с Бондаревым в Петрограде, братья Сергей и Степан Рябушинские предложили ему свои условия. Перед 38-летним инженером они поставили задачу в кратчайшие сроки подготовить проект завода по производству автомобилей. Приняв за основу будущей продукции автомобиль фирмы «Фиат», в Турине Бондарев подписал контракт, дававший право на производство в России полутоннажных грузовиков модели «Fiat-15 Ter» грузоподъёмностью 1500 кг. Такая машина, созданная в годы итало-турецкой войны, прошла всестороннюю проверку на территории Северной Африки. Во время боевых действий она показала приспособленность к тяжёлым дорожным условиям. Автомобильный завод предполагалось построить за год, ежегодно выпускать 1,5 тысячи машин, а затем их количество должно было возрасти до 3 тысяч.

Дмитрию Дмитриевичу Рябушинские предложили огромную по тем временам зарплату - 40 тыс. рублей в год плюс 100 рублей за каждый выпущенный автомобиль. И работа закипела. В своей петроградской квартире на

Васильевском острове Бондарев собрал единомышленников, многие из которых прошли школу РБВЗ, среди них - С. О. Макаровский, возглавивший затем на АМО кузнечно-прессовое производство, И. Н. Климиксеев, будущий руководитель кузовного отдела, А. Б. Клейн, ставший во главе литейного производства, Г. П. Клаас, главный механик завода. Сутки напролёт лучшие технические умы России просчитывали, взвешивали, выверяли новый масштабный проект. И успели в срок.

Теперь хозяевам предстояло определиться со строительной площадкой для будущего гиганта. Рябушинские, проконсультировавшись с Бондаревым, купили на промышленной окраине Москвы за 4 млн. рублей участок близ железнодорожных станций Симоново и Кожухово.

3 августа о закладке автогиганта в Москве, в Тюфелевой роще, что за Симоновым монастырём, сообщили на первых полосах центральные российские газеты. Церемония проходила торжественно: отслужили молебен, освятили первый камень. Присутствовали члены правления Сергей и Степан Рябушинские, директор завода Бондарев, представитель военного ведомства [11].

В Москве Бондаревы сняли шикарную квартиру из семи комнат на Поварской: огромная передняя, кабинет с массивной мебелью и медвежьей шкурой на полу, мрачноватая парадная столовая с дубовыми панелями и декоративными деревянными переплётками на потолке; две комнаты стояли пустые. В комнате сына Бондарев распорядился поставить верстак - он приветствовал трудовое воспитание.

Мите и Вале Москва казалась сказочно-загадочной. Манили золотые купола, величественные башни Кремля: пройти в него в ту пору мог любой через Спасские, Троицкие, Боровицкие и Никольские ворота. В конце недели родители разрешали ребятам ходить на Птичий рынок, что на Трубе: в наставленных одна на другую плетёных клетках свистели, щебетали, трещали щеглы, чижи, снегири и королюки. На Охотном ряду разносчики на все лады расхваливали товар - с лотков торговали пирожками и сладостями, за несколько копеек можно было наесться обливных леденцов. Москва, шумная, разноцветная, вся в новых запахах и звуках, дышала стариной и манила незнакомыми развлечениями.

Следом за закладкой начался ответственный этап строительства. Вслед за инженерами на строящееся предприятие стали приходиться квалифицированные рабочие с Руссо-Балта: через их руки опыт изготовления автомобилей на рижском заводе должен был передаваться московскому заводу АМО. «Русские ведомости» от 21 июля 1916 года писали: «Завод раскинулся на несколько десятин земли, в постройке находятся три крупных главных корпуса: один предназначается для литейной, другой - для выработки всех частей автомобиля и сборки его, третий - для постройки кузовов. Рядом с заводскими корпусами в сосновом бору строится рабочий посёлок: большие здания для квартир служащих и холостых рабочих и отдельные домики для семейных рабочих с садом и огородом. Машины для оборудования завода уже прибыли в Россию, к осени постройка должна закончиться, а весной должен быть выстроен первый автомобиль».

Осмотрев 23 августа строительство, заведующий автомобильными заводами Главного военно-технического управления генерал-майор Г. Г. Кривошеин

отметил: «работы ведутся в блестящем порядке, прочно, красиво и чрезвычайно быстро. Создаётся большой рабочий городок».

Запуск предприятия планировался на март 1917-го. Однако война напоминала о себе постоянно, и планы правления изменились. Решено было на первых порах не выпускать собственные узлы и детали, а закупить их в Италии. Однако и тут случилось непредвиденное. Осенью 1916 года германские подводные лодки потопили два судна, на которых находились станки для АМО. Вскоре последовали забастовки - шёл февраль 17-го. Дирекция завода отказалась платить рабочим зарплату за дни забастовок. Отношения между администрацией и рабочими накалялись. Несмотря на всё это, строительство завода Автомобильного московского общества было в основном закончено к апрелю 1917 года. Революционные выступления рабочих в эти месяцы усиливались. Терпение Рябушинских было на исходе - в связи с недопоставкой узлов и частей для будущих машин Общество не выполняло обязательства перед военным ведомством, что сулило большие неустойки. После очередной забастовки хозяева решили недовольных уволить. Пролетарии обратили свой гнев на администрацию завода.

Около 12 часов дня 3 мая 1917 года группа особо решительных ворвалась в кабинет Бондарева. Директор предложил выйти к собравшимся на митинг в заводском дворе при условии, что ему гарантируют безопасность. Однако возбуждённые рабочие схватили его под руки и вывели на улицу. Бондарев обратился к забастовщикам, чтобы разъяснить ситуацию, но зачинщики беспорядков, недолго думая, насильно усадили его в тачку и под улюлюканье толпы вывезли за пределы завода, в насмешку бросив в дорогу пятак. Таким же образом поступили и с Макаровским [12].

Дмитрий Дмитриевич всегда отличался корректностью и тактом в общении с подчинёнными. Ситуация с увольнением, породившая волнения, была инициирована не им, а хозяевами. Поэтому, когда 16 мая 1917 года Московский городской комитет выпустил постановление, осуждающее действия забастовщиков, и обратился к Бондареву с просьбой вернуться к своим обязанностям, тот в категоричной форме отказался. После нанесённого ему унижения он посчитал для себя невозможным опять преступить порог завода.

В последующие после забастовки месяцы завод АМО так и не смог наладить производство. 15 августа 1918 года правительство РСФСР национализировало завод, и в 1919 году он перешёл на ремонт мотоциклов и автомобилей. Понадобилось еще пять лет для того, чтобы на предприятии началось производство грузовиков. Первая машина, собранная в ночь на 1 ноября 1924 года, имела марку АМО - Ф-15 («Ф» значит «Fiat», 15 - грузоподъёмность 1,5 тонны) и была выпущена по чертежам, подписанными первым директором АМО Бондаревым в 1916 году.

III

Революцию Дмитрий Дмитриевич встретил в Харькове. Теперь он старался держаться подальше от политики: годы изменили его отношение к классовой борьбе, пришло понимание того, что патриот родины не тот, кто призывает к разрушению, а тот, кто созидает.

Революционная волна набирала силу. Люди, отягощённые капиталом, спешно покидали Москву и Петербург. Клан Рябушинских имел надёжные тылы в

Средней полосе и на юге страны. Помимо промышленных производств, они владели сетью банков, а потому на неподвластной большевикам территории пока ещё могли влиять на расклад политических сил. Своих людей Рябушинские по возможности поддерживали. Бондареву они предложили пост главного инженера принадлежавшего им Харьковского земельного банка.

В течение 1917-1918 годов в Харькове сменилось пять правительств. Сначала город терроризировал комиссар Саенко, разъезжавший по городу в открытом автомобиле с конвоем и творивший скорую расправу. Арестованных свозили в здание ЧК, где в трёх комнатах за день скапливалось такое количество народу, что люди вынуждены были стоять, плотно прижавшись к друг другу. В день расстреливали по 50-60 человек. Многих перед казнью изуверски пытали - с рук и ног заживо сдирали кожу, скальпировали; тела сбрасывали в ров, припорошивая землей [13]. Потом появились анархисты; продержались они недолго: через пару недель перед их главным штабом осталось лежать несколько трупов; а ранней весной 1918 года в город въехали немецкие мотоциклисты. На улицах появились немецкие патрули, засверкали металлические каски. Любимым развлечением мальчишек, которые моментально обзавелись шилами, сделалось прокалывание вражеских шин. За немцами в город вошли опереточные гайдамаки гетмана Скоропадского: в синих жупанах, в широченных шароварах, в серых смушковых шапках с красным верхом и висячими до плеча золотыми кисточками. Шашки (шаблюки) они носили на длинных ремнях, почти горизонтально, а короткие сапоги на высоких каблуках подбивали металлическими подковами. Посреди всеобщей разрухи австро-угорские союзники гетмана выглядели напыщенными петухами. Бойцов Скоропадского, лишённых поддержки немцев, не встречая особого сопротивления выгнал Симон Петлюра и его вильне казацтво, а жители стали привыкать к новому лозунгу: «Хай гирше, та инше!». В Харькове стало совсем голодно, неуютно и страшно.

Последней каплей, переполнившей терпение Бондаревых, явились вести из Поляны: дом разграблен соседями из села Средний Бишкин. То, что не смогли унести с собой, крестьяне и примкнувшие к ним дезертиры изломали и разбили. Печальная судьба постигла и библиотеку. Счастье, что в момент погрома на Поляне не было никого из хозяев: Валерия Николаевна находилась в Харькове с сестрой. Бондаревы семьёй съездили проститься с любимым гнездом, и через несколько дней засобирались на юг, в Новочеркасск.

Путь до Ростова был сложный, в Таганроге хозяйничала немецкая комендатура. Правдами и неправдами Дмитрию Дмитриевичу удалось получить пропуска на семью для дальнейшего следования. В Ростове Бондарев надеялся найти работу.

Этот город в марте 1918-го после напряжённых месяцев противостояния казаков и большевиков наслаждался временной передышкой. Бондаревы с удивлением смотрели на весёлых нарядных гуляющих по вечерам вдоль Садовой.

Бондаревы сняли хорошую квартиру на углу Пушкинской улицы и Казанского переулка. Сын Дмитрий поступил в гимназию, быстро навёрстывая упущеное в Харькове. К середине года атмосфера в Ростове начала меняться. Гимназию закрыли, в её здании развернулся госпиталь. Многие гимназисты, в том числе и Митя Бондарев, стали помогать в уходе за ранеными. В июне 1919-го семья перебралась в Новочеркасск, где Дмитрий Дмитриевич купил небольшой домик

окнами на Средний переулок. Неподалёку жил с семьёй старший брат Михаил, отставной генерал-майор. С осени Митя Бондарев пошёл в последний класс Новочеркасской гимназии имени графа М. И. Платова. Обстановка в городе становилась тревожная, многие семьи уезжали.

7 февраля 1919 года, на следующий день после избрания генерала А. П. Богаевского Донским атаманом вместо генерала П. Н. Краснова, председателем Донского правительства и министром иностранных дел утвердили Походного атамана Петра Харитоновича Попова [14]. Уважение и авторитет этот генерал завоевал после того как, проявив большую энергию и волю, собрал воедино разрозненные партизанские казачьи отряды и выступил 12 февраля 1918 года в Степной поход. Сохранив боеспособные части, в апреле он двинулся на освобождение правобережных станиц и 23-го занял Новочеркасск.

Новая власть нуждалась в знающих специалистах. После недолгих раздумий Бондарев согласился в середине 1918 года возглавить в Донском правительстве отдел торговли и промышленности. И судьба опять свела его с Рябушинскими, имеющими, благодаря капиталам, влияние и на Дону. В «Очерках русской смуты» Антон Иванович Деникин написал: «14 сентября 1919 года между донским правительством в лице начальника отдела торговли и промышленности Бондырева и товариществом «Мопит» [Товарищество Московской объединённой промышленности и торговли] во главе с братьями Рябушинскими. - ред.] был заключён договор на поставку Донской армии и населению заграничной мануфактуры» [15].

В Донском правительстве Бондарев проработал около года. Но этот год решил его дальнейшую судьбу. В отставку Дмитрий Дмитриевич вышел по собственному желанию в чине действительного статского советника.

В декабре 1919 года к Новочеркасску подступил кавалерийский корпус Б. М. Думенко, а части будённовской армии заняли Ростов. В состав корпуса красного командира входила кавалерийская бригада П. Д. Жлобы [16]. О жестокости комиссара ходили легенды. Новочеркасцы ожидали, что войдя в город, «Стальная» бригада устроит «Варфоломеевскую ночь». Посовещавшись, братья Бондаревы приняли решение примкнуть к отряду генерала П. Х. Попова и вместе с ним отступать на юг, ведь Михаил Дмитриевич хоть и отставник, но штабной генерал-майор, а Дмитрий Дмитриевич проработал, хотя и недолго, в Донском правительстве. С собой взяли и Дмитрия-младшего. Прощание с близкими далось тяжело. Все понимали, что, может быть, видятся в последний раз. В Новочеркасске остались Надежда Николаевна с дочкой и сестрой и жена Михаила Дмитриевича, дочь генерал-лейтенанта Зотова Надежда Александровна с четырьмя дочерьми.

В отряде Походного атамана Михаилу Дмитриевичу как бывшему штабному казначею доверили казну, Митя Бондарев стал добровольцем, Дмитрий Дмитриевич шёл как попутчик. Город покинули в ночь на 2 января 1920 года. Дон перешли по льду напротив станицы Ольгинской. Здесь отряд был приведён в боевой порядок, а Михаилу Дмитриевичу выделили пароконную тачанку, на которую установили ящик с казной. От Ольгинской до Мечётинской двигались медленно, иногда отстреливаясь. В сторону Маныча высылали разъезды. В Егорлыкской Михаил Бондарев сдал свои полномочия, и далее Бондаревы двинулись самостоятельно; впереди была Кубань.

Началась ранняя распутица, колёса тачанки вязли в густом чернозёме, лошади выбивались из сил, останавливались, тяжело дыша. Мимо проезжали конные группы и отдельные всадники. С неба лил дождь вперемежку с ледяной крупой, промозглый ветер продувал насквозь, одежда обросла ледяной коркой. Возле станции Незамаевской Бондаревы свернули с большака и побрели на огонёк одинокого хутора: лошади нуждались в отдыхе и еде. Хозяин хутора, пожилой казак Дубина с двумя Георгиевскими крестами, почтительно принял генерала Бондарева. Нежданных гостей ветеран Первой мировой накормил жареной свининой, густым борщом, угостил николаевской водкой. Деньги за постой взять отказался. Отогревшись, обсушившись, беглецы двинулись к Тихорецкой, а оттуда в Екатеринодар. Там продали лошадей и тачанку, а сами сняли полуразрушенный дом на окраине.

То, что творилось в городе, напоминало пир во время чумы. Народ гудел в ресторанах с утра до поздней ночи. На подмостках сцены пел куплеты и рассказывал анекдоты любимец публики Владимир Хенкин. В полумраке прокуренных залов исполнял печальные ариетки Александр Вертинский. Город жил слухами один невероятнее другого. Казалось, никто не хочет думать о том, что случится через несколько недель, а может, и дней.

Пробыв здесь несколько недель, Бондаревы железной дорогой добрались до Новороссийска. Здесь их временным домом стал заброшенный вагон в тупике путей, вблизи бухты. Рядом ожидал парохода на Константинополь состав из товарных теплушек, в котором прибыли в Новороссийск два института благородных девиц - Новочеркасский и Харьковский. Девочки, приехавшие в этих вагонах, были сиротами казачьих офицеров. Временное пристанище Бондаревых сквозь щели насквозь продувалось ветром с моря. По счастью, неподалёку располагался никем не охраняемый склад бондарных досок и клёпок. Раздобыв печурку, Митя Бондарев натапливал её, и вагон наполнялся жаркой духотой. Через пару часов ветер снова выхолаживал жилище, и Митя бежал за новой порцией клёпок и досок. Порой ветер достигал такой силы, что валил с ног людей. Казалось, ещё чуть-чуть, и разваливающийся по швам вагон не выдержит напора стихии. Ещё через день штормовой ветер стал гнать волны с залива на берег. Водяные потоки окатывали вагоны и мгновенно заледеневали стеклянным панцирем. В город выходить стало невозможно. Дмитрий Дмитриевич занемог - скрутил радикулит.

Отец с сыном приняли решение возвращаться. Дмитрий Бондарев так и не смог переступить роковую черту. Жить без России не имело смысла. Для Михаила Дмитриевича выхода не было - на Родине его ждал расстрел. Старший брат выбрал эмиграцию... Через несколько месяцев странствий генерал Михаил Дмитриевич Бондарев добрался до Галлиполи [Турецкий город (современное название Гелиболу). - ред.], а оттуда попал в Болгарию. Спустя два года он умер.

Оба Дмитрия, старший и младший, двинулись в обратный путь. Когда добрались до Екатеринодара, там уже были большевики. До Ростова ехали в товарном вагоне. Спустя сутки, похудевшие, грязные, обросшие щетиной, Бондаревы стояли на пороге своего дома. Дмитрий Дмитриевич тяжело опирался на палку. За несколько месяцев странствий он постарел на несколько лет.

Надежда Николаевна рассказала, что на другой день после того как мужчины уехали из Новочеркасска, в город вошла бригада Жлобы и разместилась по

дворам. Дом Бондаревых оказался именно в той части города, со стороны которой зашли красные. Поэтому, несмотря на его неказистый вид, в нём расквартировались несколько кавалеристов: сарай заняли под лошадей, а сами расположились на кухне. Лошади вместо чепраков были покрыты расшитыми золотом поповскими ризами, а на уздечках висели офицерские погоны. В тех домах, где жили, бойцы Жлобы ничего не брали, обращались с женщинами нормально, называя их бабами, и давали продукты для готовки. Целые дни кавалеристы были в отъезде, возвращались вечером и сваливали в углу двора добытые за день трофеи. Как-то раз притащили игрушечную железную дорогу, запустили поезд, под мостик подложили настоящий заряд и бурно радовались, когда с грохотом совершилось крушение состава.

Всем предстояло легализоваться в условиях новой власти. Дмитрий Дмитриевич тяжело заболел. К концу августа 1920 года, подлечившись, он решил отправиться в Москву на поиски работы. Вскоре после его отъезда в дверь дома №3-а в Среднем переулке постучал красноармеец с винтовкой, держа в руках ордер на арест Дмитрия Дмитриевича Бондарева. Дверь открыл Бондарев-младший. Разбираться в датах рождения вооружённому солдату было недосуг, и Митю препроводили в ЧК. Только там ему удалось убедить сотрудников чрезвычайки в ошибке. Но дело прекращать никто не собирался.

В Москве Бондарев устроился преподавателем сельской архитектуры в Тимирязевской академии. На первых порах это было совсем неплохо. Лишь только он снял очередную квартиру, сразу вызвал близких. Вместе они прожили недолго. На сей раз ЧК ошибки не допустил: в сентябре 1920 года Бондарева арестовали согласно постановлению Коллегии Новочеркасского ЧК: «ярый контрреволюционер», «за службу у белых министром торговли и промышленности и приговорён к заключению в концентрационный лагерь сроком на пять лет» [17]. В последовавшем за приговором постановлении ВЧК от 20 ноября 1920 года говорилось, что «вследствие акта амнистии, Бондарев Д. Д. должен быть заключён в лагерь сроком на 3 года с использованием по специальности». Но пока судьба щадила его. Бондарев отсидел в Бутырской тюрьме в Москве всего несколько месяцев, после чего постановлением Коллегии ГПУ «от дальнейшего наказания освобождён».

IV

В Москве ощущался дефицит специалистов, и, несмотря на контрреволюционное прошлое, Бондарева пригласили на работу в Высший Совет Народного Хозяйства (ВСНХ). До 1923 года он занимал пост заместителя заведующего проектным бюро Главсельмаша, а в 1923 году был назначен заведующим отделом Главметалла ВСНХ. В конце 1925 года Дмитрий Дмитриевич перешёл на руководящую должность в «Сельмашстрой» - организацию, занимающуюся проектированием и строительством заводов сельскохозяйственного машиностроения. Следом за этим поступило новое блестящее назначение.

Чтобы поддержать многочисленные крестьянские хозяйства, находящиеся в состоянии разрухи, и не зависеть от импорта сельхозоборудования, советская власть решила строить заводы сельского машиностроения. В резолюции, принятой на заседании ВСНХ СССР от 1 августа 1925 года, говорилось, что Юго-восток страны представляет собой огромный рынок сбыта сельскохозяйственного инвентаря; завод «Красный Аксай» в Ростове не справляется с обеспечением; но поскольку город расположен близко к центрам

металлургии и добычи топлива, «Ростов в будущем должен стать одним из главных пунктов производства сельскохозяйственного инвентаря. Проектирование завода начать немедленно» [18].

1 октября 1925 года приказом Крайсовнархоза было организовано Управление по проектированию и постройке нового завода как части заводов «Красный Аксай» и «Армалит» (Армавир). Учитывая опыт Бондарева при проектировании и постройке автомобильного и авиационного отделов Руссо-Балтийского вагонного завода и завода АМО, высшее руководство страны решило назначить инженера техническим руководителем проекта нового завода. Бондарев "не раздумывая" дал согласие. В инженерный совет проектной организации «Новостройсельмаша» - впоследствии «Сельмашстроля» - вошли профессора В. Ю. Ган, начальник технического управления и заместитель Бондарева по технологическому проекту, начальник технического отдела Н. П. Крутиков, начальник строительного проектирования А. К. Тадер, инженер, начальник цеха плугов Н. Н. Джунковский, старший прораб и заместитель по строительной части Д. Н. Поваляев, начальник литейной части П. Ф. Денисов, начальник инструментального цеха Наумов и другие. Всего в проекте приняли участие более ста человек.

Проектировщики сумели доказать, что дробить завод на несколько отдельных производств экономически невыгодно. В результате победил проект самостоятельного завода-гиганта, на котором впервые в истории российской инженерной мысли предполагалось выпускать сельскохозяйственные машины конвейерным, поточным методом. Новаторством явилось и то, что конструкторы отказались от расчётов выпуска машин на конной тяге, убедив вышестоящее руководство, что будущее за машинами на тракторной тяге. 14 мая 1927 года в Ленинграде в Государственном Институте по Проектированию Металлических Заводов проект прошёл успешную защиту. Одновременно в Ростове шли поиски места для будущего гиганта. Совместной комиссией «Главметалла» и «Гипромеца» был одобрен участок земли под застройку недалеко от станции Нахичевань-Донская, а на заседании Ростовско-Нахичеванского Горсовета приняли решение «о выделении 239 десятин земли под стройку завода и жилых домов». Со второй половины 1926 года начались строительные работы. Первым сооружением будущего завода-гиганта стал деревянный домик, крытый толем, где работали десятники и техники-изыскатели. Сюда же прибывали землекопы за инвентарём, привозили на подводах камень, кирпич и бетон. Рядом строились подъездные пути. К апрелю 1927 года было уложено 4,5 км. железнодорожных и 4 км. мостовых дорог, построены деревообделочная и механическая мастерские, временное паровозное депо, два здания конторы, одиннадцать барачных, склады и конюшня, огромные резервуары под бетон, проведены электрические и телефонные сети. Строительство первоначально было рассчитано на пять лет, но уже в июле 1929 года вошли в эксплуатацию первые пять цехов. 21 июля 1929 года считается днем рождения завода Ростсельмаш - именно в этот день завод выдал первую партию крестьянских ходов по государственному акту приёмки.

К выполнению грандиозных задач Бондареву было не привыкать. Он никогда не боялся брать на себя ответственность, никогда не щадил себя. Он всегда полностью отдавался порученному делу, и всегда условия, в которых он работал, были экстремальны, а сроки поджимали. Правда, теперь к строительству было приковано пристальное внимание Кремля - ведь возводился не просто завод, а первенец программы индустриализации СССР, с которым связывали надежды на экономический подъём всей страны и

упрочение её положения на международной арене. Быть заместителем Председателя Правления и главным инженером Сельмашстроя означало выполнять ответственное задание партии большевиков. Любая ошибка могла стоить жизни.

В советской стране технические и административные обязанности были неотделимы от общественных - беспартийного Бондарева избрали депутатом Ростово-Нахичеванского горсовета 8-го и 9-го созывов, он стал кандидатом в члены Северо-Кавказского крайисполкома.

В эти годы Бондарев переехал в Ростов. Дни и ночи он проводил на стройке, меся грязь кирзовыми сапогами: лично проверял всё до мелочей, ел в общей столовой и порой ночевал в бараке, не успевая добраться до квартиры. К концу 1929 года резко ухудшилось здоровье - открылась язва желудка. Сказались нерегулярное питание и непосильные психологические нагрузки.

В мае 1928 года начальником Сельмашстроя стал Николай Павлович Глебов-Авиллов, энергичный и бескомпромиссный партийный работник, венцом карьеры которого в годы гражданской войны стала должность комиссара Черноморского флота. Мнения Дмитрий Дмитриевича и нового руководителя по многим техническим вопросам не совпадали. К тому же Бондарев привык к иному стилю взаимоотношений начальников и подчинённых. Он не признавал авторитарного стиля руководства, не терпел фамильярности, грубости и хамства. В результате назрел конфликт, и Бондарев написал обращение в Президиум ВСНХ с просьбой освободить его от занимаемой должности. В июле 1929 года, дождавшись пуска первой очереди цехов завода и получив согласие на уход от начальника «Главметалла» Толоконцева, Дмитрий Дмитриевич покинул Ростсельмаш и уехал в Москву. В памятном адресе, преподнесённом Бондареву коллективом завода при расставании, говорится: «Наша память сохраняет личные особенности Вашего характера - сердечность, отзывчивость, прямоту. Ваш единственный метод руководства - товарищеское убеждение... Ваши распоряжения для нас имели максимальную обязательность - так авторитетны были решения, так понималась их необходимость не по форме, а по сути дела. И как органически чужды были Вам всякие бюрократические извращения и попытки укрыться под бумажные оправдания. В творческом огне, в великом напряжении жили Вы, Дмитрий Дмитриевич, эти последние четыре года, проектируя, строя, защищая, защищаясь...».

В Москве, подправив здоровье, Бондарев опять ушёл с головой в работу. В 1930 году он руководил проектированием и строительством Центрального научно-исследовательского института тяжелого машиностроения (ЦНИИТМАШа) и экспериментального машиностроительного завода при институте.

Арест

Работу прервал неожиданный арест. Бондарева и ведущих специалистов Ростсельмаша - А. И. Фёдорова, Н. К. Орлова, Н. Н. Джунковского и других - обвинили в преднамеренном саботаже, якобы имевшем место во время строительства завода-гиганта. Фактически они стали обвиняемыми по делу о «Промпартии» и получили разные сроки заключения. Дмитрия Дмитриевича отправили в Ростов, где слушалось дело. Там Коллегия ОГПУ огласила приговор: «Бондарев Д. Д. обвиняется по статье 58 п. 7 и 11 УК РСФСР и приговаривается к заключению сроком на 10 лет» [19]. Заседанием Коллегии ОГПУ от 3 ноября 1931 года срок наказания был сокращён до 5 лет условно.

Через год Бондарева, ввиду резко ухудшегося состояния здоровья, освободили из-под стражи. Из ворот тюрьмы его вынесли на носилках.

Но и в больничную палату Ростовской тюрьмы заглянул солнечный лучик: на Благовещение 1931 года Дмитрий Дмитриевич стал дедом. Внучку назвали Верой.

После ареста мужа Надежда Николаевна сразу уехала в Новочеркасск и прожила там полгода, нося передачи в тюрьму. Когда же его вынесли из тюремной больницы, стала для него и врачом, и медсестрой.

Лишь самочувствие улучшилось, Бондарев засобирался в Москву. Вернувшись в столицу, он устроился на работу в Союзтранс и получил на Софийской набережной, напротив Кремля, трёхкомнатную квартиру. Надежда и Валерия Николаевны старались изо всех сил ухаживать за всё ещё болеющим Дмитрием Дмитриевичем. Из Новочеркаска вернулась дочка Валерия. Она окончила Донской политехнический со специальностью химик-технолог и начала работать на кондитерской фабрике «Красный Октябрь». Сын Дмитрий, выпускник Тимирязевской академии, с женой и дочкой жил неподалёку в Москве, у Калужской заставы. Дмитрий Дмитриевич обожал внучку, с её появлением на свет в дом вошло солнце и радость. Жизнь входила в нормальную колею.

В конце 1935 года Дмитрия Дмитриевича разыскал Иван Алексеевич Лихачёв, новый директор АМО, который к тому времени уже звался Заводом имени Сталина, и принялся уговаривать Бондарева тряхнуть стариной и вернуться. Талантливый человек, можно сказать самородок, окончивший три класса церковно-приходской школы и отдавший многие годы партийной работе, Лихачёв был в душе новатором, он нутром чувствовал, каким путём должно идти доверенное ему предприятие [20]. Между Лихачёвым и Бондаревым сразу возникла симпатия, и Дмитрий Дмитриевич согласился оставить должность главного инженера завода «ГУГАП», которую он тогда занимал, и перейти на ЗиС. Новая работа обещала быть творческой, интересной: конструкторский коллектив завода получил задание на проектирование легкового автомобиля класса «люкс». В разработке автомобилей новых конструкций опыт Бондарев набрал большой. В конце 1936 года был собран первый автомобиль типа «лимузин»: машина внушительных размеров с обтекаемым кузовом и повышенной комфортностью, а в 1937 году начался серийный выпуск «ЗИС-101» [11]. Но Бондарев этого уже не увидел...

Тёплым летним вечером 19 августа 1937 года в дверь квартиры № 1 в доме 36 по Софийской набережной постучали. Ордер на арест инженера Бондарева Д. Д. подписал лично зам. Наркома Внутренних Дел СССР Берия.

Обвинительный приговор гласил: «Бондарев Дмитрий Дмитриевич, уроженец станицы Раздорской, русский, гражданин СССР, достаточно изобличается в том, что является одним из организаторов и участников контрреволюционной повстанческой казачьей организации, проводившей на протяжении ряда лет на Дону и в Москве активную работу по сколачиванию повстанческих кадров и созданию террористических групп с целью свержения Советской власти» [4].

На закрытом судебном заседании выездной сессии Военной коллегии Верховного суда Союза ССР от 26 октября 1937 года под председательством

армвоенюриста Ульриха зачитали: обвиняемый по статье 58-8 и 58-11 признан виновным и приговорён к высшей мере наказания.

Два месяца изощрённых допросов и пыток не прошли даром. Измученный язвой, бессонными ночами и безжалостными палачами, в своём последнем слове Дмитрий Дмитриевич признал себя виновным во всех обвинениях. «Я стар и болезнен, но, несмотря на тяжесть сурового заключения, принимаю его как избавление», написал он в последней записке [4]

26 октября 1937 года приговор был приведён в исполнение в Москве, на полигоне, у Донского монастыря. Вместе с тысячами других жертв сталинских репрессий Дмитрий Дмитриевич Бондарев, всю жизнь прослуживший Родине, обрёл последний покой в общей могиле на Донском кладбище [21]. На картонную папку со следственным делом поставили лаконичный штамп «Хранить вечно».

Ещё месяц после его расстрела, ничего не зная о случившемся, Надежда Николаевна продолжала обивать пороги приёмной НКВД, носила передачи. В конце ноября 1937-го пришла и её очередь. «Бондарева Н. Н. рождения 1878 года, уроженка г. Новочеркасск» была арестована по обвинению в том, что, «зная о контрреволюционной шпионской деятельности мужа, не сообщила об этом в соответствующие органы, кроме того, имела тесную связь с изобличёнными врагами народа» и потому как «социально опасный элемент» Особым совещанием при Народном Комиссаре Внутренних Дел СССР приговорена «к ссылке в Казахстан сроком на пять лет» [22]. Во время ареста с собой в дальний путь ей разрешили взять саквояж, эмалированную кружку, чайную ложку, мыльницу и подушку-думочку. Последней точкой в деле арестованной стало краткое «Сдать в архив».

Но эта хрупкая, болезненная женщина даже в ссылке продолжала бороться. Каким-то образом ей удалось передать письмо на имя Народного комиссара внутренних дел [22]. В нём она писала:

«В ночь на 28/XI-37 г. я была арестована органами НКВД ... С тех пор прошло уже 2 года, но для меня по-прежнему остаётся неясным, в чём заключается преступление, совершённое как мной, так и моим мужем.

В течение долгих лет, прожитых вместе, я была свидетельницей большой, напряжённой работы, которую проводил муж, свидетельницей того, сколько сил и здоровья было затрачено им в период строительства социализма.

Если из его трудового списка взять хотя бы работу на Ростсельмаше, где он с момента начала проекта и до конца строительства был на посту главного инженера, то уже становится непонятным постигшая его участь. Мог ли человек, относящийся к советской власти враждебно, так руководить строительством первого гиганта советской индустрии, чтобы этот гигант, получивший столько блестящих оценок, стал гордостью страны?

Этот период не прошёл даром: напряжённая, непосильная для здоровья работа сделала моего мужа больным человеком (у него образовалась язва желудка). Однако это не мешало ему и в дальнейшем отдавать работе всего себя.

За несколько дней до ареста муж сказал мне, что он удовлетворён оказанным ему доверием: в этот день ему сообщили о том, что он утверждён и засекречен

в должности главного инженера на одном из военных заводов. А через два дня был последний день, когда я его видела.

Вера в справедливость Советского суда, убедительно прошу вас уделить внимание пересмотру его и моего дел и уведомить меня о местонахождении мужа».

В 1943 году Надежда Николаевна Бондарева вернулась из Кулундинской степи в Москву. Можно только гадать, как прошли годы ссылки в далёком посёлке Щербакты, когда вся страна испытывала военные горести и лишения. Скромная, тихая женщина не любила вспоминать это время.

1 июня 1957 года Военная Коллегия Верховного Суда Союза ССР, пересмотрев дело Бондарева Дмитрия Дмитриевича, отменила приговор и прекратила дело за отсутствием состава преступления. Посмертно он был реабилитирован.

Надежда Николаевна Бондарева прожила долгую жизнь. За это время внучка выросла и вышла замуж, родилась правнучка, и теперь глаза прабабушки светились теплом и любовью, когда маленькие детские шаги раздавались в скромной квартире Бондаревых в Москве, в Черёмушках, где Надежда Николаевна доживала свой век.

После многочисленных обысков и арестов в семье Бондаревых остались несколько чудом уцелевших фотографий, самодельный деревянный ножичек для разрезания бумаги с металлической накладкой, где каллиграфическим почерком выгравировано: «Н. Н. Бондаревой из Бутырок. 1920», и пожелтевшая почтовая карточка с прямоугольным штампом «Проверено» и обратным адресом «от следственного Д. Д. Бондарева, больница, пал. № 1», на которой чётким почерком чертёжника чернильным карандашом написаны детские стишки:

В [стёрто. - Е. В.] раз дед попал
И чуть было не пропал.
Вдруг приходит к нему весть:
Внучка-Вера у вас есть.
Дед обрадовался так,
Что сказать нельзя никак.
На душе стало тепло,
Мысли бродят далеко...

Вместо эпилога

Теперь в Москве на Кузнецком мосту, 24, там, где в тридцатых годах прошлого столетия располагалась комендатура НКВД, и куда привозили арестованных, любезные сотрудницы приемной ФСБ РСФСР дают возможность родственникам ознакомиться с делами репрессированных граждан. Внутри канцелярской серой папки с делом арестованного Бондарева Д. Д., среди пожелтевших листов с протоколами допросов и постановлением Коллегии Военного Трибунала лежат фотографии Дмитрия Дмитриевича, сделанные после его ареста. С них смотрит старый больной человек с замученными глазами. В папке с делом его жены Надежды Николаевны Бондаревой тоже есть фотографии - хрупкая, худенькая пожилая женщина смело глядит в лицо своим мучителям. Последняя страница её допроса заканчивается словами: «Обвиняемая свою вину не признала».

ИСТОЧНИКИ И ЛИТЕРАТУРА

1. ДАХО. Ф. 770. Оп. 2. Спр. 188
2. РГВИА. Ф.409. П/с № 1313 (1914 г.).
3. Ганичев В. Адмирал Ушаков. - М.: ИТРК, 2001. - 511с.
4. ЦА ФСБ РФ. Д. Р-4888 (1937 г.).
5. Розанов С. Можно ли восстановить утраченные традиции? // Конкуренция и рынок. - 2004. - № 22. - С. 106-113.
6. Шугуров Л М. Погоня за Руссо-Балтом. - М.: ЦДТС, 2004. - 240 с.
7. К 100-летию выхода первого номера журнала «Двигатель» // Двигатель. - 2007. № 2 (50). - С 2-3.
8. Малахов А. Подобно птицам небесным. // Рус.предприниматель. - 2003. - № 6 (15). С. 126-134.
9. Энциклопедия автознаменитостей: конструкторы, дизайнеры, предприниматели / Шляхтинский К. В., Шляхтинский А. К., Прочко Е. И. и др. М.: За рулём, 2000. С. 21-22.
- 10.Петров Ю. Рябушинские - целая эпоха в промышленной жизни России. // Наука и жизнь. - 1992. - № 7. - С. 20-29.
- 11.История: [электрон. ресурс] // ЗиЛ : офиц. сайт. [М]. 2005. Режим доступа: <http://amo-zil.ru/company/history.htm>. - Загл. с титул. экрана
- 12.Добровольский Е. Рисунок времени. - М.: Молодая гвардия, 1973. - С. 148-160.
- 13.Сводка сведений о злодеяниях и беззакониях большевиков. 29 июня 1919 года. № 4338, г. Екатеринодар / сост. Сергей Мельникофф: [электрон. ресурс] // Красный террор. Зверства Советской власти [Б. г.] : Режим доступа: <http://www.gulag.ipvnews.org/article20070225.php>. - Загл.с титул. экрана
- 14.Падалкин А. Рыцарь вольного Дона // Дон. временник. Год 2007-й. - С.66-81.
- 15.Деникин А. И. Очерки русской смуты. Т. 4. Вооруженные силы Юга России. - Берлин : Слово, 1925. - С. 88.
- 16.Мартыненко Г. Комкор Дмитрий Жлоба. - М.: Воениздат, 1985. - 176 с.
- 17.Архив УФСБ России по Ростовской области. Д. № П-60724 (1920 г.).
- 18.ОАО «Ростсельмаш»: страницы истории: [электрон. ресурс] // Русская Цивилизация: информ.-аналит. и энцикл. портал. 11.10. 2007. Режим доступа : www.rustrana.ru. - Загл с титул. экрана.
- 19.Архив УФСБ России по Ростовской области. Д. № П-40789 (1930 г.).
- 20.«Зил» - бодрый старичок. [электрон. ресурс] // УТРО.ru: ежеднев.газ. 2001. 2 авг. Режим доступа: <http://www.utro.ru/articles/2001080212051227969.shtml>.
- 21.Расстрельные списки: Москва 1935-1953: Донское кладбище (Донской крематорий) / под ред. Л. С. Ереминой, А. Б. Рогинского. М.: Звенья, 2005. - С. 61.
- 22.ЦА ФСБ РФ. Д. № Р-12305 (1937 г.).