

(16+) Кому нужна история АВТОВАЗа? Размышления про праздник, который всегда с нами

Скоро 20 июля. Перелом лета, почему-то всегда с грустинкой. И просто – дата на листочке отрывного календаря. Между тем, для многих людей из нашего редющего окружения, для двуименного города у Жигулей, еще недавно гордившегося званием автомобильной столицы России, этот июльский день памятен началом яркого проекта FIAT-VAZ.

1966 год. Москва. Постановление партии и правительства дает старт «заводу без компромиссов», как окрестил молодой Волжский автомобильный его первый историк Борис Кацман в своей рукописи, ставшей книгой и подарком тольяттинцам к 40-летию АВТОВАЗа.

А еще июльскими днями родились известные автозаводчане: ветеран городской журналистики, усердный вазовский летописец Анатолий Шаврин (17 июля) и почетный гражданин города Тольятти, бывший белорусский партизан Александр Ясинский (20 июля – символическое совпадение).

Ко многим достоинствам и заслугам патриарха вазовской экономики Ясинского следует добавить его упорство в психологическом сражении со сменными московскими руководителями завода за учреждение дня ветерана ВАЗа. Именно в день рождения первого генерального директора автозавода Виктора Полякова (3 марта).

Прекрасная по тексту и полиграфии книга «Александр Ясинский» (автор Раиса Киселева, серия «Творцы АВТОВАЗа», Тольятти, 2009) включает несколько страниц, отражающих затянувшуюся баталию уже серьезно больного и малоподвижного председателя вазовского совета ветеранов войны и труда. Упомянута многообещающая его встреча по этому вопросу с президентом Борисом Алешиным (начало июля 2008 года).

Увы, давно ожидаемый ветеранским сообществом документ появился только через пять лет, 26 июня 2013 года, за подписью другого вазовского президента. Правда, из первоначального текста преамбулы приказа почему-то выпала одна из его целей – «сохранить историческую память, преемственность традиций и вазовского стиля отношения к делу». И всё равно: спасибо Игорю Комарову.

Но вернемся к 20 июля. Всеведущий Кузьмич (Юрий Целиков) сообщил, что одним из презентов ко дню рождения завода получит от своего руководства и типографии тираж свежего издания «НИВА-45». Отлично!

Чем еще порадует ветеранов ВАЗа и горожан этот знаменательный день? Наполнится ли большой зал КЦ «АВТОГРАД» улыбками и любимыми песнями представителей всех поколений автостроителей? Пожмет ли руки Максим Соколов пионерам автогиганта на приеме в высотке?

Возобновит ли вазовский автомобильный конвейер участие в городской благотворительной программе «Мой день рождения», оказав внимание малышам, появившимся на свет в один с ВАЗом летний день? Может, вернутся на широкие проспекты Автограда банеры «Тольятти-АВТОВАЗ: общие цели»?

Состоится ли придуманный неутомимым культурником Владимиром Поповым массовый забег «Вазовская верста» вдоль главного корпуса СКП? И вновь порадует нас с вами фейерверк на пока свободном пустыре, между парком Победы и вчерашним ДКиТ ВАЗа? Как много наработок и патриотических традиций в богатом вазовском багаже! И так хочется, согласитесь, праздничного действия в честь исторического события, собравшего в городе у древних Жигулей и объединившего общим ярким делом посланцев всех республик Советского Союза. Братских республик!

Вообще-то Волжскому автозаводу удивительно повезло на первых руководителей, думающих не только о производственном плане, но и реке времен, топящей «в пропасти забвенья народы, царства и царей». И потому Виктор Поляков поручил начальнику планово-экономического управления Борису Кацману взяться за разработку рукописи о

первых годах строящегося автозавода. 426 честных страниц, написанных сердцем Бориса Михайловича (умер в рабочем кабинете), станут фундаментом вазовской историографии. Через годы генеральный директор Алексей Николаев создал и взял под свое крыло литературно-издательскую группу. И мы получили любившуюся заводчанам серию «ВАЗ. Страницы истории» и двухтомник «На волне памяти».

Вскоре председатель совета директоров акционерного общества Владимир Каданников решительно высказался о необходимости разработки научной историографии АВТОВАЗа, с привлечением ученых. Результатом такого внимания первого лица автогиганта стали две всероссийские научные конференции «История ОАО «АВТОВАЗ»: уроки, проблемы, современность», монография «АВТОВАЗ между прошлым и будущим» (история ВАЗа с 1966-го по 2005 годы). А также емкий издательский пакет, предусматривающий выпуск книг по корпоративной истории.

И сегодня – монументальный трехтомник «АВТОВАЗ. Хроника основных событий истории». Он разработан в этот благоприятный период историком Александром Степановым, позволив любому интересующемуся лицу окунуться в море дат, фактов, событий и фамилий, ссылок на документы «про ВАЗ».

Сомневаюсь, что сейчас найдется подобный Степанову дотошный, по-хорошему настырный собиратель истории «автомобильной державы». Истории многогранной, захватывающей и поучительной. И вдвойне славно, что соратникам и специалистам удалось оцифровать безбрежные степановские залежи, сохраняемые теперь в фондах городского управления по делам архивов.

Аналогичного подхода ждет и огромный массив наработок Анатолия Шаврина, покинутый заботливым хозяином почти год назад. Повторится ли чудо, которое, по логике вещей, должно бы состояться при активном участии АВТОВАЗа и ТГУ? Понятно, что уже не выйдет составленный Анатолием Александровичем шестой том серии «ВАЗ. Страницы истории». Проехали...

Но что же так мешает реализоваться давнему шавринскому проекту «Мемуаристика АВТОВАЗа», предполагающему сбор, систематизацию и бережное хранение воспоминаний первопроходцев поляковского призыва, личных дневников руководителей разных уровней, уникальных заводских документов, бригадных и семейных фотоальбомов, запечатлевших этапы вазовской эпопеи?

Заводской музей? Но ему для подобного действия нужно дополнительно несколько сотрудников. Уж молчу о туманном будущем солидного фонда кино- и фотоматериалов бывшего отдела рекламы, тихо угасающего ныне в дирекции по маркетингу. И кто успокоит деловым визитом ветерана металлургического производства Владимира Ключева (Семеныча), с грустью пересматривающего личные коллекции артефактов и перечитывающего свои, знаменитые в прежние дни, «клюйки», весело подмечавшие знаменательные события «горячего цеха» автогиганта?

Сколько их, настоящих патриотов ВАЗа, печалится ныне от не востребоваемости своих и общих, далеко не частных, историй? Разве давно назревшая собирательная работа не отвечает задачам патриотизма, о котором в последнее время столько громких речей? Но молчит озабоченный очередными проблемами выживания родной автозавод. Его всегдашний собрат и партнер, градообразующий госуниверситет, руководимый посланцем АВТОВАЗа, томительно выжидает целевого щедрого заказа на возобновление разработок историографии Волжского автозавода.

Не спешат к ветеранам ВАЗа педагоги школьного Автограда, хотя и видят добрый пример музея при лицее имени Полякова (лицей № 76). На обескровленную финансами и тонущую под гнетом отчетных бумаг городскую культуру тоже мало надежд.

Есть, правда, ветеранские организации и клубы, действующие «под белым парусом Ладьи». Но, прямо скажем, нашим седовласым товарищам, при всем их завидном энтузиазме, не поднять шавринскую «Мемуаристику АВТОВАЗа». Для них хотя бы ветеранская «Газета Автограда» появилась, регулярным приложением к корпоративному

изданию «На заводе» или к автовазовским «Вестям профсоюза». Фантазия???

Вот и посетуешь: иных уж нет, а те... не в силах. Неактуальные мысли?

В «Блокадной книге» Алеся Адамовича и Даниила Гранина есть такие аргументы: «И плохие записи современников ценны для потомков»; «Современникам не дано узнать, что из пережитого ими история отберет на века, что истлеет в газетной подшивке, а что превратится в легенду». Адресуем эти мысли себе?

Да, времена не выбирают. Как и президентов АВТОВАЗа. Эти ответственные перед властью и народом вазовским назначенцы, наверное, по-своему заполняют обязательные книжные шкафы в главном кабинете высотки. Возможно даже, что они сохраняют на терпеливых полках драгоценные вазовским сердцам книги о первых генеральных директорах и фолианты степановской «Хроники».

И раскрывают в вечерней тишине томики из серий «ВАЗ. Страницы истории» и «Творцы АВТОВАЗа»? Проникают ли в очередное президентское сердце бесценные частицы подлинного вазовского патриотизма? Если такое явление происходит...

Стоп, не так. Когда такое явление произойдет, тогда и можно будет ожидать неформальных поручений для возобновления разработок корпоративной истории флага отечественного автомобилестроения.

Не станем сравнивать Волжский автозавод периода его мощного старта с автогигантом образца 2005 года, тем более с нынешним, отметившим недавно череду золотых вазовских юбилеев. Иные планы, иные возможности, иные песни. Но историческая память обладает волшебным качеством, которое, подобно источнику живительной силы, бодрит и помогает в решении очередных сложных задач.

Важно сохранять эту память и не пытаться всякий раз начинать с чистого листа. Мысли и дела предшественников, их мемуары могут стать настоящим подспорьем для формирования сильной корпоративной культуры, определяющей успех компании в сложном современном мире.

Выберем этот путь. И тогда можно надеяться, что близкий 2026-й год, очередной юбилейный для ВАЗа, порадует современников стабильностью, сильным брендом ЛАДА, новым «народным» автомобилем. А еще активной социальной позицией градообразующего предприятия, адресуемой сотрудникам и городу – автомобильной столице России.

Леонид ПАХУТА, ветеран ВАЗа, Санкт-Петербург