

# СЕМЬ ЛЕТ, КОТОРЫМИ ГОРДИТСЯ СТРАНА

На последнюю в ушедшем году встречу пресс-клуба Компании телеразвешивания и печати АВТОВАЗа был приглашен Наум Яковлевич ШТРИХ. Ведущий Владимир Исаков так объяснил выбор гостя: "Нам хотелось бы протянуть связующую нить между двумя датами, очень значимыми для Волжского автомобильного. 14 января 1967 года начались земляные работы на будущем автогиганте — 21 декабря 1973 года его сдали в промышленную эксплуатацию. Н.Я.Штрих сможет поведать о минувших событиях, некоторые моменты которых остаются пока "за скобками".



Находить новое в известном — требование нашей профессии. Думается, и вопросы наши разбередили душу ветерана — его рассказ оказался весьма любопытным, директор заводского музея Татьяна Ралка даже попросила у вашего корреспондента пленку с записью встречи для архивного хранения. К сожалению, мы просто не в состоянии опубликовать полностью этот долгий разговор. Но самое любопытное — расскажем.

...Я хоть и возглавлял управление главного архитектора, к архитектуре не имею ни малейшего отношения. По образованию инженер-строитель. На ВАЗе с 12 декабря 1966 года. До 76-го руководил строительством ВАЗа в ранге главного инженера управления капитального строительства. А потом заинтересовался проблемами организации эксплуатации зданий и сооружений такого грандиозного хозяйства, как АВТОВАЗ. Но нашу службу Госстрой СССР почему-то назвал службой главного архитектора.

О 14 января 1967 года у меня лишь одно прочное воспоминание: это был страшно холодный день. Я и еще несколько человек поехали в "уазике" туда, где нынче КВЦ, — там экскаватор приступал к первым земляным работам. Мы решили сократить путь, но увязли в снегу, долго выбирались, и когда добрались — сразу бросились к костру, который был разведен возле экскаватора. Мы бегали, лупили себя и друг дружку кулаками, чтобы согреться, — со стороны это была еще та картина. Если бы меня спросили, верю ли, что на этом месте будет грандиозная стройка, — ответил бы, не задумываясь, утвердительно. А вот если бы поинтересовались, верю ли, что лично буду участвовать в организации процедуры приемки АВТОВАЗа в эксплуатацию, писать акт приемки и т.д., — ни за что не поверил бы, это уж слишком фантастично выглядело...

Зато 21 декабря 73-го запомнил очень хорошо. Вам, сегодняшним, трудно представить, но мы радовались пуску ВАЗа в эксплуатацию, миллионному автомобилю не меньше, чем запуску в космос первого человека. Впрочем, об этом уже много раз и подробно вспоминали другие ветераны. Но далеко не все знают, что задолго до торжеств была поставлена задача — в том числе и для меня — разработать процедуру госприемки. Меня отправили в столицу, чтобы узнать, как оформляются грандиозные советские стройки. Чтоб, значит, у нас было не хуже. Оказалось, все придется организовывать самим, по собственному сценарию. Между тем к нам в составе Государственной комиссии приезжало практически все руководство страны. Назову лишь несколько фамилий. Вам они ничего не говорят, хотя по тем временам гремели. Но зато их должности и для вас весьма красноречивы — как свидетельство участия различных отраслей в становлении Волжского автомобильного.

(Гость пресс-клуба продемонстрировал документы с "живыми" подписями председателя госкомиссии — зам. председателя Совета Министров В.Н.Новикова, министров — автомобильной промышленности Тарасова, энергетики — Непорожного, первого заместителя председателя Госплана СССР Исаева, зам. министра внешней торговли, внутренних дел, мелиорации и землепользования, главного санитарного врача СССР...).

— В.Н.Поляков лично проводил совещания, на которых ему докладывали, где будут

жить, чем предполагается кормить членов комиссии. Это любопытно, потому что показывает нравы того времени. Для акта приемки, к примеру, была изготовлена обложка из натуральной кожи — ее сделали в Гознаке по спецзаказу и ходатайству лично Виктора Николаевича. С жильем все решалось просто: из гостиницы всех постояльцев выселили, и номера заняли члены комиссии и сопровождавшие их помощники, а также журналисты. "Охранял" всех один вахтер — о терроризме тогда и не слыхивали. Тогдашний руководитель комбината питания Митяев, молодой и очень энергичный человек, докладывая Полякову, что удалось достать икру и осетрину для членов госкомиссии. На что Виктор Николаевич ответил, мол, неужели вы думаете, что руководство страны без вас не может купить себе икры? Пошлите людей в деревню, купите соленой вишковой капусточки, огурчиков, крепеньких помидорчиков, картошечки наварите под зеленым укропчиком... И действительно, мы кормили высоких московских гостей борщами и очень простой здоровой пищей, которая была воспринята на ура. А отварная картошка под укропом да с ядреным огурчиком стали с тех пор коронным блюдом на вазовских приемах... И еще один момент запомнился. Тогда ведь не было компьютеров, и наши лучшие машинистки целые сутки печатали, а вернее, перепечатывали акт государственной комиссии. Он должен был быть без единой помарки. А машинистка так волнуется, что одну ошибку исправит, а три сдelaет. Потом листки отдавали на сверку, кто-то опять вносил изменение...

Впрочем, это лишь любопытные подробности, так сказать, оформительского свойства. Главное в другом: наш завод настолько велик и грандиозен, что сама причастность к его созданию — это редкостная жизненная удача. Только по воде и канализации уложено более 350 км труб диаметром более метра... Ежедневно более 1 млн. рублей — такой размер строительно-монтажных работ (по тем временам это куда дороже, чем нынешний миллион долларов), 100 тыс. кубов бетона в сутки, 300 тонн ежедневно монтировали металлоконструкции...

Цифры известные, но когда их произносишь вслух, сам диву даешься — неужели смогли? Такое под силу только целой стране. Многие здесь, на ВАЗе, были впервые. И об этом надо постоянно говорить, напоминать новым поколениям. Мы впервые в стране начали планировать с точностью до месяца, когда будет возведен корпус, когда будет пущено тепло, когда его сдадут в эксплуатацию... Такой подход очень помог при решении проблем финансирования в министерских кабинетах.

Вообще слова "впервые в стране" были определяющими во время строительства. Например, впервые решили проблему расчета фундаментной плиты под прессовым

корпусом — чтобы 90 тыс. кв. м выдерживали в одной точке нагрузку 1,5 тыс. тонн.

Это первая советская крупномасштабная стройка, к которой не были привлечены заключенные, когда люди не жили в вагончиках, а квартиры строились по самым лучшим на то время проектам. Мы не построили ни одного барака. 1243 тыс. кв. м жилья на 832 млн. рублей только в течение первой очереди — по сегодняшним меркам, это астрономические деньги, затраченные страной на жилье своим рабочим. Но, как уже писалось, в 73-м году, одновременно с полной сдачей комплекса ВАЗа в эксплуатацию, с выпуском миллионного автомобиля мы вернули стране средства, затраченные на строительство завода, жилого района и промкомзоны. В декабре 73-го в пересчете на каждого вазовца в год приходился выпуск одиннадцати "Жигулей"...

Ваш корреспондент не мог не спросить Н.Я.Штриха, как сегодня, спустя 30 лет, чувствуют себя фундаменты, стены, несущие колонны — словом, выдержали ли они оценку временем. И я услышала такой ответ:

— Если хотите услышать мое мнение — да, выдержали. Но надо признать, что в нашем деле не всегда все однозначно. Например, есть такое понятие, как коротко живущие конструкции (крыша — срок службы рубероида 8 лет, окна — 30 лет и т.д.). Сегодня можно уверенно утверждать: технические решения были верны. И до сих пор немногие предприятия могут похвастать тем, что, как и на ВАЗе, моют окна, металлические фермы, убирают с них пыль... На нашем предприятии 60 км подкрановых балок. При всей внешней примитивности этих конструкций допуски на них — в несколько миллиметров. На заводе 2 млн. болтов, на которых держатся конвейеры и прочая, и прочая... И все это наша служба отслеживает. Мы ведем научную работу по отслеживанию уровня стоков грунтовых вод. Ведь надо их не просто откатать, но так, чтобы здание не провалилось... Окна, которые были лучшими в СССР, сегодня не соответствуют требованиям — через них идут огромные потери тепла. Сейчас мы разрабатываем новую конструкцию со свето- и теплотехническими показателями европейского уровня.

Вы не поверите, но в стране ни при советской власти не было, ни сейчас нет законодательной базы на эксплуатацию строительных конструкций, нет даже соответствующей терминологии. Мы разработали, что нет ни у кого в стране. Не скрою, по бытстроизнашивающимся строительным конструкциям зданий у нас сейчас громадные проблемы — но лишь потому, что последние десять лет не финансировался надлежащим образом их ремонт. Все понимаем, что надо менять крышу, но нужны деньги...

Спросили журналисты ветерана и о том, что лежит в основе тогдашнего небывалого энтузиазма вазовцев.

— Сегодня на нашем заводе все знают термин "мотивация качественного труда". Тогда этого выражения не существовало. Но что-то же было, если я по 10 месяцев в году сидел в командировках в Москве, жил в гостиничном номере на 10 человек, а порой шел пешком вместо того, чтобы ехать на метро, — экономил пятаки. И был счастлив, если удавалось решить вопросы. Когда что-то не получалось, был сам не свой — и не потому, что боялся, мол, влетит. Я боялся подвести свой завод и показать свою некомпетентность. Нынче это и называют мотивацией качественного труда. У меня нет научного ответа. Но для себя объясняю такой порыв не только молодостью, но и тем, что верил в Виктора Николаевича Полякова, верил в собственную необходимость, верил в реальность своей мечты...

Рина МАРКОВА