

О строительстве автозавода стало известно в конце 1965 года. Впоследствии, после XXIII съезда КПСС, было ясно определено: выпуск легковых автомобилей в стране нужно увеличить в 4 раза.

ЗАСЕДАНИЕ ПОЛИТБЮРО

В 60-е выпускалось 150 тысяч машин в год, в то время на тысячу человек приходилось 6 автомобилей. Поэтому в начале 1966 года уже четко шел разговор о контракте с «Фиатом». На строительство автогиганта претендовали многие области, на первом этапе рассматривалось 112 площадок. После грубого отбора оставалось 39, а после тщательного отсева определилось шесть основных претендентов: горьковская площадка, волгодонско-ярославская, саратовская (Саратов – Балаково), украинская (Бровары), белорусская (Минск – Гомель) и тольяттинская (Ставрополь-на-Волге). Первый секретарь обкома партии Александр Токарев (ранее – секретарь комсомола КГС) прямо сказал:

– Мы будем бороться за этот завод, он сулит дать новый толчок буквально всем отраслям и населению нашего государства, особенно для Куйбышевской области.

Тогда и была сформирована рабочая комиссия в составе второго секретаря обкома партии Вячеслава Ветлицкого, начальника «Куйбышевгидростроя» Николая Семизорова, главного архитектора области Константина Яковлева и других ответственных лиц. От правительства главным куратором был заместитель председателя Совета министров СССР Владимир Новиков.

19 июля куйбышевская группа приглашена всем составом к заместителю предсовмина Владимиру Новикову. Перед решающим заседанием Политбюро он еще раз хотел зарядиться уверенностью, чтобы передать ее Алексею Косыгину, который должен был там непосредственно докладывать. Затем наша группа уехала в гостиницу, и началось мучительное ожидание.

20 июля 1966 года из приемной Новикова раздался звонок. Владимир Николаевич сообщил Ветлицкому, что только что на заседании Политбюро принято решение о «посадке» завода в Тольятти. В тот же день вышло постановление Центрального комитета КПСС и Совета министров СССР о строительстве в нашем городе завода по производству легковых автомобилей. Возложено оно было на министерство энергетики и электрификации СССР (на «Куйбышевгидрострой»). Разрешено, в виде исключения, министерству автомобильной промышленности организовать до утверждения проектного задания на строительство автозавода дирекцию строящегося предприятия.

22 июля Николая Семизорова вызвали в Москву на коллегию в министерство энергетики и электрификации СССР, где предварительно обсуждались вопросы проектирования завода, расширения базы строительной индустрии, привлечения к строительству специализированных субподрядных организаций, наращивания мощностей «Куйбышевгидростроя». Цифры известны теперь всем и никого не удивляют, а тогда – просто потрясли. За каких-то четыре года предстояло построить громадный комплекс автозавода, тепловую электростанцию на 520 тысяч киловатт, новый Автозаводский район и многое другое, общей стоимостью свыше 2 миллиардов рублей.

МАСШТАБЫ И МОЩНОСТИ

Предстоящие объемы строительно-монтажных работ поначалу повергли в шок руководителей всех рангов. Тут было над чем задуматься и прежде всего – оценить свои силы. Мощности «Куйбышевгидростроя» тогда определялись годовым объемом работ до 70 миллионов рублей, что было явно недостаточно по сравнению с тем, что предстояло сделать, то есть увеличить мощности до 350 миллионов в год.

Новые задачи потребовали прежде всего организованной пере-

сынов и дочерей дал «Куйбышевгидрострою» ленинский комсомол. Парни и девчата с комсомольскими путевками ехали в Жигули из Молдавии и Узбекистана, Киргизии и Белоруссии, с горного Памира и Черноморского побережья, со снежной Колымы и степной Украины... Ехали не за длинным рублем, не за большим заработком.

И на эти молодые плечи легла главная тяжесть работы. Цифры рисуют яркую картину выполненного. Общая площадь всех зданий и сооружений завода составила более 2 300 тысяч квадратных метров, из них ос-

цинкованного профилированного настила с легким утеплителем из самозатухающего пенополистирола. Смелые инженерные решения, отличное материально-техническое снабжение стройки плюс высокий трудовой подъем строителей обеспечили высокий ритм работы и точное соблюдение графиков строительства. Уже 24 марта 1971 года государственная комиссия приняла в эксплуатацию первую, а 30 декабря – и вторую очереди Волжского автомобильного завода.

Вот интересные цифры, характеризующие деятельность «Куйбы-

1969 год:

- сдан энергетический комплекс № 1 (ТЭЦ ВАЗа);
- 2 февраля подано тепло в прессовый корпус;
- 5 февраля поставлен на обкатку первый молот ремонтно-кузнечного цеха, 11 июля цех сдан в эксплуатацию;
- 20 августа закончено строительство газопровода Мокроусы – Тольятти;
- 15 ноября начался монтаж больших прессов в прессовом корпусе.

1970 год:

- 1 марта первые 10 кузовов

С первого колышка...



стройки «Куйбышевгидростроя» и организаций «Минмонтажспецстрой». В очень короткие сроки КГС создал дополнительно восемь трестов (с годовой программой строительных работ каждого 25-40 миллионов рублей) и «Автозаводстрой» (с программой 90 миллионов рублей). В 3,2 раза увеличились мощности автоуправления, управления механизации и железнодорожного транспорта. Энергоучасток и участок связи были, соответственно, преобразованы в энергорайон и СМУ связи.

Программа «Куйбышевгидростроя» по другим объектам (тепловым станциям области, предприятиям большой химии, культурно-бытовым объектам) не уменьшилась, а увеличилась. Поэтому для сооружения завода база создавалась практически заново. В первую очередь были построены новые и расширены существующие заводы, изготавливающие бетон и сборный железобетон. Их производительность довели до 450 тысяч кубометров в год. В короткие сроки был построен также завод панельного домостроения мощностью 240 тысяч квадратных метров жилой площади в год.

Но, как и во всяком деле, наибольший патриотизм проявила наша советская молодежь. ЦК ВЛКСМ взял шефство над стройкой, объявив ее Всесоюзной ударной комсомольской. Сотни юношей и девушек проходили через отдел кадров стройки. Жизнерадостные и счастливые, сбегали они с деревянного крыльца и, зажав в кулаке листок направления, задорно кричали еще дождающимся:

– Даешь автозавод!

Почти 20 тысяч своих лучших

производственная площадь – 1 310 тысяч, складская – 418 тысяч, бытовые помещения – 160 тысяч, столовые – 104 тысячи, энергетические и подсобные службы – 219 тысяч, контрольные помещения – 80 тысяч квадратных метров. В цехах завода установлено свыше 19 тысяч единиц основного технологического оборудования.

В мировой практике такие заводы строились десятилетиями. У нас же – через три с половиной года после начала строительства сошел с конвейера первый автомобиль с маркой «Жигули». А в 1979-м из заводских ворот выехала уже пятимиллионная машина.

Первое, что обеспечило успех, это огромная организаторская работа, проведенная руководством «Куйбышевгидростроя», который за несколько лет до этого возглавили Николай Семизоров и Дмитрий Еремеев. Потребовалось огромное напряжение сил и воли, чтобы в короткий срок провести коренную реорганизацию структуры строительных подразделений, проявив завидное упорство и настойчивость в создании, собственно, заново широко разветвленной и оперативной службы материально-технического обеспечения.

Второе главное условие ускорения строительства – максимальная индустриализация производства. Строители решительно пошли на использование укрупненных пространственных армокаркасов. Интересные инженерные решения применены при устройстве полов в различных цехах и помещениях автозавода. Большую экономию времени дало и использование стального

шевгидростроя» при строительстве завода:

- общий срок строительства трех очередей – 71 месяц;
- 170 километров конвейерных линий, смонтированных в главном корпусе и смежных цехах;
- 19 тысяч единиц смонтированного технологического оборудования;
- 180 километров подъездных дорог;
- 300 автоматических линий.

ВЕХИ СТРОИТЕЛЬСТВА ВАЗА

1966 год:

- 12 сентября закончены изыскательские работы на площадке автозавода;
- 6 ноября уложен первый кубометр бетона в сооружения производственной базы;
- 24 ноября коллектив «Спецстрой» сдал первый объект ВАЗа – семикилометровую автодорогу от города к строительной площадке.

1967 год:

- 20 марта начаты земляные работы на площадке главного корпуса;
- 10 сентября Большой бетонный завод на ВАЗе выдал первый бетон;
- 31 октября заложен первый блок в строительстве Нового города (Автозаводского района).

1968 год:

- 4 февраля коллектив СУ-11 закончил укладку бетона в первый блок вставки № 2 главного корпуса;
- 28 ноября на КВЦ начал действовать первый кондиционер мощностью 240 тысяч куб. м воздуха в час.

будущих автомобилей сварены на кондукторе цеха сварки;

- 19 апреля с главного конвейера сошел первый автомобиль «Жигули» марки ВАЗ-2101;
- в комплекс введены три энергоустановки ТЭЦ ВАЗа;
- 28 октября первый эшелон с автомашинами «Жигули» отправлен в Москву.

1971 год:

- 24 марта государственная комиссия приняла в эксплуатацию первую очередь ВАЗа;
- 20 декабря государственная комиссия приняла в эксплуатацию вторую очередь ВАЗа, мощность завода достигла 440 тысяч автомобилей в год.

1973 год:

- в марте государственная комиссия приняла в эксплуатацию третью очередь ВАЗа, и в декабре был сдан в эксплуатацию весь промышленный комплекс завода. К этому времени ВАЗ выпустил с конвейера уже миллион автомобилей «Жигули» ВАЗ-2101.

ЗАСЛУГИ КГС

Указом президиума Верховного совета СССР за достижения высоких показателей и внедрение передовых методов строительства при сооружении ВАЗа управление строительства «Куйбышевгидростроя» награждено орденом Трудового Красного Знамени. Кроме того, были присвоены звания Героев Социалистического Труда девяти работникам КГС, в том числе руководителю Николаю Семизорову, бригадирам Николаю Похлебкину и Валентине Савиновой. Также свыше 200 его работников за участие в строительстве ВАЗа были награждены орденами и медалями разной степени.

Ветераны «Куйбышевгидростроя» героически, не жалея сил и времени при строительстве ВАЗа, сделали все возможное и невозможное, искренне верили в процветание нашего города, увеличение мощи государства в целом...

В свое время первый генеральный директор автозавода Виктор Поляков сказал:

– ВАЗ построил «Куйбышевгидрострой», а мы участвовали и помогли приближать сроки строительства.

Уважаемые ветераны-машиностроители и весь коллектив АВТОВАЗа, примите искренние поздравления с 50-летним юбилеем завода от ветеранов «Куйбышевгидростроя». От души желаем вам и вашим семьям крепкого здоровья, благополучия и дальнейшего развития!

■ **Алексей ВОЛКОВ,**
председатель правления
фонда Семизорова
и совета ветеранов КГС