

ЮБИЛЕЙ

Счастливая улыбка создателей

Сегодня комсомольской организации ВАЗа исполняется полвека

ОЛЬГА ПИМАНТЬЕВА
oleangelina@yandex.ru

Да-да, 50 лет назад, 26 января 1967 года, состоялось первое собрание комсомольцев будущего автогиганта. Леонид Пахута, заместитель секретаря комитета ВЛКСМ ВАЗа (1969-1970 гг.), считает (я с ним полностью согласна!), что материал, посвященный юбилею, надо начать с дружеского приветствия в адрес его здравствующих соратников, которых увлекла, закурила и сформировала как личности уникальная эпопея, вошедшая в историю нашей страны под именем «Волжский автомобильный завод — АВТОВАЗ».



Леонид Пахута на фестивале политпесни памяти Виктора Хара.



Представители заводского комитета ВЛКСМ — на возведении фундамента ФО-2 в строящемся главном корпусе ВАЗа, 1969 год.

Романтичные прагматики

— Леонид Станиславович, какими были комсомольцы строящегося ВАЗа — романтики или прагматики? Что влекло их — желание построить город посреди степи или возможность сделать неплохую по советским меркам карьеру на новейшем производстве?

— И то, и другое. Десятки тысяч обычных советских ребят и молодых выпускников из лучших советских вузов объединяли жажда романтики и желание (порой вполне прагматичное!) работать на самом современном автомобильном предприятии и возвести в волжской степи просторный светлый Автоград. В те особенные годы песенная строка «Раньше думай о Родине, а потом о себе» была близка юным сердцам. А споры о расстановке означенных песней приоритетов не мешали формированию комсомольско-молодежных бригад и цепочек качества, уникальных «интернациональных производственных связей» и ТМК — творческих молодежных коллективов, молодежных клубов и секций туризма, вокально-инструментальных ансамблей и рок-групп.

И уж никак не влияло противостояние «Родина» и «Я сам» на море заключаемых здесь брачных союзов, обилие которых серьезно озадачивало местные ЗАГСы. Дерзко устремленный в будущее промышленный город Тольятти, прославленный Всесоюзными ударными комсомольскими стройками и новыми индустриальными предприятиями, жил особой, завидной для молодых современников, жизнью. Рядовых комсомольцев связы-

вала не столько оргструктура, мы были самыми настоящими товарищами. Потому нынешнее 50-летие комсомолии автозавода — общий праздник для всех тех, кто по праву считает себя причастным к ярким страницам создания завода и Автограда.

— Какими были ваши лидеры? Как участвовали они в жизни предприятия, а потом и города?

— Первый генеральный директор ВАЗа Виктор Поляков делал ставку именно на инициативную, пытлиую, самостоятельную мыслящую молодежь поросль. Достаточно сказать о практике решения ключевых производственных и социальных задач путем их обсуждения на «четырехугольниках». В них входили представители администрации и общественных организаций, причем одной из сторон всегда был комсомольский вожак. У него была реальная возможность для отстаивания интересов молодых сотрудников — будь то карьера, жилье для молодоженов или организованный отдых. Такой разговор «на равных» диктовал высокую, поляковскую степень ответственности за порученное дело, требовал развития сильных организаторских качеств. И вполне логичным становилось назначение вчерашних молодых активистов на ключевые посты в управленческой иерархии автогиганта, а потом и города. Владимир Лаур и Сергей Перевезенцев, Михаил Сочеев и Петр Нахманович, Валерий Овчаренко и Виктор Сажин, Валерий Шиянов и Александр Клочков, Михаил Добындю и Игорь Дубровин — вот только часть вазовских руководителей из состава комсомольского актива автозавода.

Вспомним «красных директоров»

— Какую роль принимали вы в организации легендарного Грушинского фестиваля и других знаковых событий своего времени?

— Здесь правильнее отметить социально ответственное отношение первых руководителей молодого тогда — в 70-80-е годы минувшего века — автозавода к вопросам развития Автограда и всего Ставрополя — Тольятти. Доверяющие молодежи и сами молодые духом «красные директора» производственного объединения «АвтоВАЗ» (Житков А.А., Исаков В.И., Каданников В.В., Николаев А.В.) последовательно поддерживали участие автозавода и молодежной части трудового коллектива в создании социального блока Автограда (базы отдыха и пионерлагеря, детский парк аттракционов и Дворец культуры и техники, библиотеки в производствах и Автозаводском районе, комплекс школы искусств в 4-м квартале Автограда и Дворец молодежи), в формировании сети творческих молодежных объединений и клубов (шутки первой команды КВН ВАЗа на Центральном телевидении и ныне вполне актуальны). А можно ли забыть объединяющую атмосферу переполненного Дворца спорта «Волгарь» в дни Тольяттинского фестиваля политической песни памяти Виктора Хара? Понятной была и системная поддержка, оказываемая Волжским автозаводом — в лице завкома профсоюза и комитета ВЛКСМ — знаменитому Грушинскому песенному фестивалю, особенно в годы его проведения на Федоровских лугах, где находились популярные заводские турбазы. Позже, по известному возрождению «Грушинки», оргкомитет уже общероссийского фестиваля авторской песни и организаторы традиционной Тольяттинской площадки на «Груше» находили понимание на этажах голубой высотки АВТОВАЗа. Ведь речь шла о молодежной субкультуре, популярной как у повзрослевших пионеров автозавода, так и у нового поколения автостроителей.

«Врубались» без команды сверху

— Каковы сильные и слабые стороны комсомольской организации ВАЗа?

— Комсомолья ВАЗа была, образно говоря, сильна «и числом, и умением». Объединяющая едва ли не пятую часть заводского коллектива (в ноябре 1984 года на комсомольском учете состояли 21000 заводчан), она в значительной степени диктовала молодежную политику автозавода. К сожалению, на новом АВТОВАЗе это сильное и конструктивное понятие утрачено. Прежний АВТОВАЗ осознанно делал ставку на молодежную творческую инициати-

“ Комсомолья ВАЗа объединила в своих рядах едва ли не пятую часть заводского коллектива (в ноябре 1984 года на комсомольском учете состояли 21000 заводчан).

ву. Раскройте книгу «Оставить свет» на стр. 518 и проследите линию размышлений Александра Егошина, возглавлявшего общезаводской комсомольско-молодежный штаб по разработке автомобиля «Ока» — завидная и несбыточная песня для нынешних молодых инженеров АВТОВАЗа! Комсомольский актив автозавода, его производств и управлений не ждал команд сверху, но сам «врубался» в решение заводских проблем. Будь то сверхточные фундаменты под монтаж импортного оборудования и новые задачи повышения качества народных автомобилей, охрана соцответственности на промплощадке и обеспечение общественного порядка в Автограде, шефство

над библиотекой завкома профсоюза и пионерскими лагерями, строительство жилья для заводчан и знаменитой базы отдыха в Сухуми.

Слабые стороны? А разве бывают без них жизнь и работа? Излишняя заорганизованность, нередкий формализм, карьеризм отдельных «товарищей» — эти и другие досадные отголоски однопартийной тогдашней системы власти не могут перечеркнуть очевидного позитива слаженно работающей авторитетной молодежной организации, без которой трудно, да и невозможно представить тот самый Волжский автозавод, что обеспечил, говоря словами Виктора Николаевича Полякова, «массовую автомобилизацию» советской державы.

— Какие объекты Тольятти были построены при участии комсомольцев ВАЗа?

— Во-первых, сам Волжский автозавод и красавец Автоград. Добавим комсомольское шефство над возведением корпуса 062 — для сборки автомобилей «Нива» и строительство НТЦ, детский парк аттракционов и Дворец культуры и техники АВТОВАЗа, первые заводские турбазы и комплекс «Алые паруса». Молодежные субботники были неотъемлемой частью тех незабываемых и трудных лет возведения новых цехов, жилых корпусов, спортивных и оздоровительных сооружений, благоустройства и озеленения Нового города. Принцип «Если не я, то кто же!» был определяющим для принятия нами решения влиться в общий строй товарищей. Возможно, сегодня кому-то и покажется такой выбор странным. А нам было интереснее и веселее, да и песеннее — вместе. Потому и улыбаемся мы, встречая соратников на улицах построенного нами города, в разных краях и странах. У нас есть право на такую счастливую улыбку, улыбку участника и создателя!

Когорта родилась на ВАЗе

●● Николай Бех, возглавлявший совет молодых специалистов металлургического производства ВАЗа, прошел стремительный путь от главного инженера МТП Волжского автозавода до генерального директора — президента ОАО «КАМАЗ».

●● Николай Брусникин — секретарь заводского комитета комсомола АВТОВАЗа, работал вице-президентом ГК «АВТОВАЗБАНК», избирался российским депутатом, а ныне является ключевой фигурой в управлении Хабаровским краем.

●● Екатерина Кузьмичева, Леонид Калашников в прошлом вазовские комсорги, сегодня хорошо известны тольяттинцам своим депутатством в Государственной думе.

<http://vk.com/pstif>

Есть вопросы? Спрашивайте.