

# Площади Полякова в Тольятти быть

Депутат Тольяттинской Городской Думы Дмитрий Савенков предложил увековечить имя первого генерального директора АВТОВАЗа

СТРАННАЯ штука — человеческая память. И очень избирательная. Какого-нибудь поручика Ржевского — то ли мифического персонажа, то ли реального героя — помнят уже несколько веков, а спроси у сегодняшней тольяттинской молодежи, кто такой Виктор Николаевич Поляков, — с первого раза и не вспомнят. А между тем фамилия Полякова — первого генерального директора Волжского автомобильного завода, министра автомобильной промышленности СССР — еще пару десятков лет назад гремела по всей стране, а уж в Тольятти его знали, кажется, даже малыши ясельной группы. Конечно, и сегодня Виктора Николаевича хорошо помнят ветераны АВТОВАЗа, в книжных магазинах можно найти книгу о нем, но непростительно мало в Тольятти памятных мест, посвященных нашему выдающемуся земляку. Если уж по непонятной причине не удалось присвоить имя первого генерального директора АВТОВАЗа, хотя разговоры такие велись, то тогда нужно как-то по-другому увековечить память человека, кому город обязан почти всем.

Инициативная группа во главе с депутатом Тольяттинской городской Думы Дмитрием Савенковым обратилась в топонимическую комиссию мэрии Тольятти с ходатайством о наименовании площади южнее Дворца культуры и техники ОАО «АВТОВАЗ» в границах улиц Юбилейной, Фрунзе и Революционной в честь почетного гражданина Тольятти Виктора Николаевича Полякова. Этот человек достоин того, чтобы его имя носила одна из красивейших площадей города...

Его не стало в ночь на 31 мая 2004 г. Поляков ушел из жизни на девятидесятом году жизни после тяжелой продолжительной болезни. Гражданская панихида и кремация тела состоялись в Москве. По захоронению первого генерального директора Волжского автозавода захоронение его праха состоялось 10 июня на городском кладбище в Тольятти. Те, кто присутствовал тогда на похоронах, вспоминают, как формально, для галочки, говорили высокопарные речи некоторые городские «шишки» и как рыдали седые вазовцы — крепкие, битые жизнью мужики...

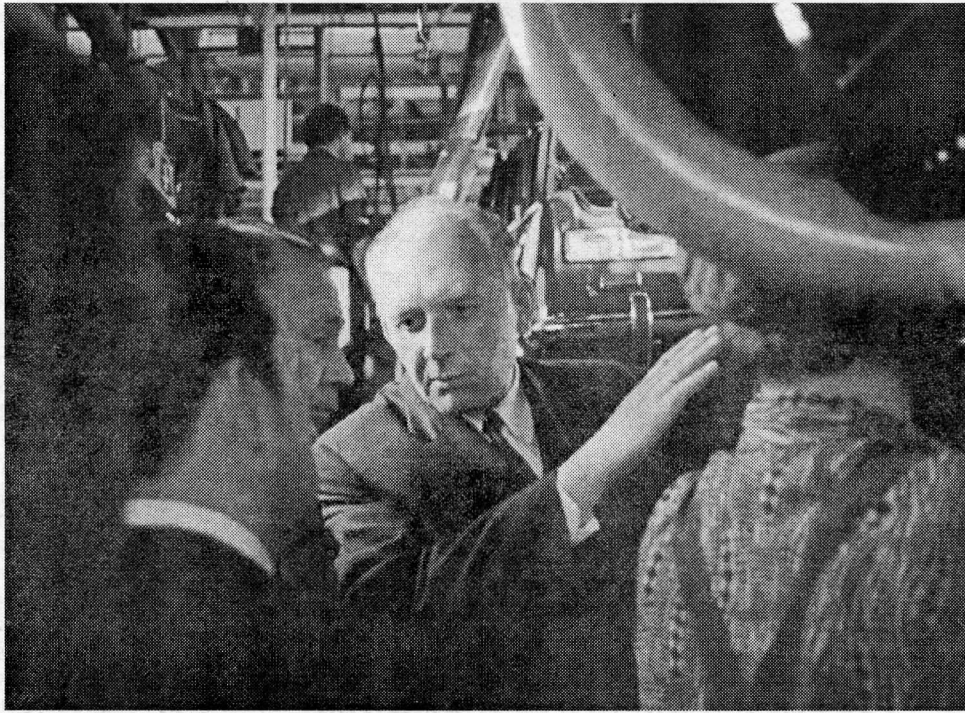
## ДМИТРИЙ САВЕНКОВ:



— Память о Викторе Николаевиче Полякове должна быть увековечена — это наш долг. Мой старший сын, которому

17 лет, знает, что сделал и что значит этот человек для города, но я хочу, чтобы и моя трехлетняя дочь, когда вырастет, не делала удивленные глаза, когда услышит фамилию Поляков. Площадь его имени в Тольятти — это самое малое, что мы можем сегодня сделать...

Для них Виктор Николаевич Поляков и сейчас как живой. Вспоминают, как в 1969 году на месте АВТОВАЗа стоял всего лишь один корпус, а первые автомобили собирали чуть ли не в чистом поле под открытым небом: крыша над конвейером имелась, а стен и забора не было. И при этом никакого воровства!



Со всей страны набирали специалистов. Дирекция находилась в Старом городе — сейчас там политехнический институт. В дирекции имелся специальный отдел: бюро контроля за поручениями В.Н. Полякова. Это совершенно уникальное явление: каждое утро директор начинал с обхода всех территорий, которые строились, — вплоть до туалетов. С собой у Виктора Николаевича был толстый блокнот, который он за утро полностью исписывал. Далее блокнот поступал в это бюро, расшифровывался (почерк директора могли разобрать всего пара человек на заводе!), по листикам раздавался «контролерам», а те следили за исполнением указаний. И боже упаси, если что-то не выполнялось в срок! Впрочем, подобное и предположить было невозможно. Наверное, поэтому и темпы строительства были такими.

По воспоминаниям тех, кто хорошо знал Полякова, он был просто одержим работой, строительством завода. Каждый день работал с 6 утра до 12 ночи и заставлял работать всех. Он мог назначить совещание на девять, десять часов вечера, но его авторитет был настолько огромным, что возражений никогда не бывало.

Нельзя отделить завод от Полякова. Масштабность его личности трудно переоценить. Это был человек настолько глубоко порядочный, некорыстный (если не сказать бесребренник), что всегда отказывался от командировочных — а в командировки он ездил постоянно, так как, являясь зам. министра автомобильной промышленности, решал в Москве вопросы ВАЗа. Эти суммы перечислялись в детские дома. На заводе в те годы платили большие премии, но Виктор Николаевич всегда строго следил за тем, чтобы у рабочих премия была больше, чем у него. Более того, не дай бог, он увидит в списках на премию какого-нибудь нерадивого начальника — разгон устраивался всем.

Методы работы у него были уникальные. Например, каждую субботу он проводил совещание какого-нибудь производства или участка, на которое приглашались все, сверху донизу, — человек 60. Как же все готовилось к этому совещанию! Потому что он любому мог задать конкретный вопрос и требовал немедленного ответа.

В быту Виктор Николаевич был неприхотлив. На работу годами ходил в одном темно-сером костюме и сером габардиновом пальто. С этим пальто связана одна интересная история. В районе улицы Свердлова активно велось строительство жилья, и там же

находилась столовая для рабочих. Но чтобы попасть в эту столовую, необходимо было преодолеть огромную грязевую лужу (ее все обходили и объезжали), а Виктор Николаевич Поляков, приехавший как-то с ревизией на стройку, молча снял свое знаменитое пальто, бросил его в лужу и прошел по нему! Начальники всех рангов замерли, а на следующее утро через лужу уже были проложены удобные мостки. Вот такой своеобразный стиль управления.

Когда подошел возраст, Виктор Николаевич Поляков стал на ВАЗе советником нового руководителя, но и здесь взял на себя одно из самых ответственных и неблагодарных направлений — стал бороться за качество автомобилей, а для этого разбираться с каждым

## Фронтные заслуги В.Н. Полякова:

- Орден Красной Звезды (1945 г.)
- Орден Отечественной войны I степени
- Медаль «За боевые заслуги» (1943 г.)
- Медаль «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.» (1945 г.)
- Медаль «За оборону Советского Заполярья» (1947 г.)

поставщиком. Боролся Поляков и за снижение цены автомобиля, причем влезал в самые «дебри», вникал в каждую мелочь. Если считал, что стоимость узла не может быть выше какой-то суммы, то требовал от поставщиков, чтобы они вписывались именно в эту цену. Именно благодаря Виктору Полякову стоимость «Жигулей» долгое время не менялась...

Последние годы жизни Виктор Николаевич жил в профилактории, довольно одиноко. Когда-то именно Поляков, учитывая средний возраст горожан (21-22 года), пробивал строительство Домов культуры, Дворца спорта, кинотеатров, танцплощадок, детских садов и школ. Они стоят и поныне.

Инициативная группа, уполномоченным представителем которой является Дмитрий Леонидович Савенков, очень надеется на поддержку горожан и на то, что собранные подписи помогут решить вопрос о появлении в городе площади Полякова.

Софья Кручинина

## О НАСТОЯЩЕМ ЧЕЛОВЕКЕ

### Кто такой Виктор Николаевич Поляков

Родился 3 марта 1915 г. в г. Томске.

С 1930-го по 1937 г. работал учеником слесаря, слесарем, техником, мастером, зам. начальника цеха на Московском авторемонтном заводе.

В 1938 г. (без отрыва от производства) окончил вечернее отделение Московского автомобильно-дорожного института, получив профессию инженера-механика по эксплуатации автотранспорта.

С июля 1941 г. по май 1945 г. находился в действующей армии. Его воинское звание — инженер-майор.

Служил в ремонтно-восстановительном батальоне Западного и Карельского фронтов. Командовал подразделениями автомобильных войск.

С 1946 г. по 1965 г. работал на Московском заводе малолитражных автомобилей. Исключительная работоспособность, деловитость, инженерный талант способствовали тому, что Виктор Поляков был назначен

директором завода. Занимал должности — первый зам. председателя, а затем председатель Мосгорсовнархоза.

В 1965 г. стал заместителем министра автомобильной промышленности СССР.

В 1966 г. В.Н. Поляков назначен генеральным директором строящегося Волжского автомобильного завода, при этом он одновременно являлся заместителем министра автомобильной промышленности СССР.

В 1971 г. за большой вклад в развитие машиностроения В.Н. Полякову было присвоено почетное звание Героя Социалистического Труда. Он кавалер четырех орденов Ленина, ордена Трудового Красного Знамени, ордена Октябрьской Революции, ордена Дружбы народов, ордена «За заслуги перед Отечеством» IV степени.

В 1975 г. В.Н. Поляков назначается министром автомобильной про-

мышленности страны и передает пост генерального директора ВАЗа своему преемнику Александру Житкову.

С 1975-го по 1986 г. В.Н. Поляков — министр автомобильной промышленности СССР.

С 1986-го по 1992 г. — эксперт Центрального научно-исследовательского автомобильного и автомоторного института.

С 1994-го по 1999 г. — начальник консультационно-экспертного отдела представительства ОАО «АВТОВАЗ» в Москве.

С 1999-го по 2004 год Виктор Поляков трудится в аналитическом центре ОАО «АВТОВАЗ», оказывая неоценимую помощь руководителям и специалистам предприятия в анализе ценообразования и себестоимости материалов и комплектующих изделий поставщиков, в разработке предложений по снижению материальных затрат на производство автомобилей.