



КАК НАША ГАЗЕТА ОСВЕЩАЛА СТРОИТЕЛЬСТВО ВАЗа

«ВОЛЖСКАЯ» О ВОЛЖСКОМ

60 лет назад с правительственного постановления началась история Волжского автомобильного завода. Годом позже - в июле 1967-го - «Волжская коммуна» начала каждый месяц выпускать по одной полосе, посвященной строительству предприятия. Сейчас бы это назвали спецпроектом. У него был свой узнаваемый дизайн, отличавший подборку заводских материалов от всех прочих, собственное название - «Летопись строительства завода «Волжский автомобильный». Высокий стиль, не правда ли? Рассказываем, о чем в нем писали наши предшественники вплоть до декабря 1973 года.

Ольга АНУФРИЕВА

Дебютная профильная полоса вышла 1 июля 1967 года. «Волжская коммуна» даже создала в Тольятти - на будущем предприятии - выездную редакцию. Ни одно сколько-нибудь значимое событие не проходило мимо авторов «Летописи». Приводили выдержки из всевозможных документов, фиксировали важные даты месяца, печатали портреты участников стройки.

Впоследствии в книге «Век «ВК». 1907-2007. Газета как зеркало жизни» (16+) журналисты отмечали: своими названиями завод и автомобили ВАЗ в какой-то степени обязаны нашей газете.

- Именно на ее полосах впервые появилось это словосочетание, такое естественное сегодня: «Волжский автомобильный», - написано в книге. - А был проект другого названия: «ВИЛ-100». Ведь выпуск ВАЗа был приурочен к столетию со дня рождения Владимира Ильича Ленина. Потом раздумали. Может быть, борцы за чистоту идеологии заметили что-то неладное в связи с происхождением завода (ведь итальянец наполовину) и не стали крестить его светлым именем вождя.

Несмотря на пафосное обозначение «Летопись», писали в «спецпакете» коротко, легко, разнообразно и в основном через призму чьего-то личного взгляда. Там были репортажи, заметки, выдержки будто бы из блокнотов участников стройки - сталевара, бригадира, инженера.

Во всех текстах - масса фактуры, конкретной информации о ходе строительства, но подается она с «лирикой». К примеру, начальник «Автозаводстроя» М. Цвирко начинает свою заметку так: «На стене моей рабочей комнаты - генеральный план Волжского автозавода - квадраты корпусов, линии дорог, конвейеров. На столе газета с тезисами Центрального комитета КПСС «50 лет Великой Октябрьской социалистической революции». Я вспоминаю прошлое, стройки, где работал, вижу завтрашний день Родины. Тезисы вдохновляют и воодушевляют». И здесь же цифры - тысячи сотрудников, десятки машин стройтехники, сколько выкопали кубометров земли, уложили каменной кладки, протянули трубопроводов.

ЭТО СДЕЛАНО В НОЯБРЕ

Выпущено 5.502 легковых автомобиля «Жигули». Переработано на строительстве корпусов 1 миллион 383 тысячи кубометров грунта. Уложено 27.900 кубометров монолитного бетона. Установлено 28.700 кубометров сборного железобетона. Произведено 9.900 кубометров кирпичной кладки. Смонтировано 2.780 тонн металлоконструкций.

Сделано 69.700 квадратных метров полов и 25.000 квадратных метров кровли. Проложено 15.400 погонных метров керамических, железобетонных и стальных труб. Освоено по комплексу Волжского автозавода 17 миллионов рублей капиталовложений. На 30 ноября коллектив строителей и монтажников составил 41.416 человек.



Даже журналисты свою часть подают через якобы услышанное, подсмотренное, например, в перекидном календаре главного инженера стройуправления. «Запись первая. Заказать арматурные сетки. Каркасы поручить Решитыко». И потом о работе сварщиков. «Запись вторая. Без строительных специальностей ребята, монтаж знают... Принять - для будущего». Потом про бетонщиков. «Запись третья. Мало пришло бетона. Вызвать Макарычева - как у него северная дорога». Далее рассказывается о прокладке временной трассы к стройке.

В этой же манере выдержано интервью с главным конструктором завода Владимиром Соловьевым. Оно происходит в дороге, машине, проходящей испытания. Во вступлении корреспондент «ВК» коротко делится своими впечатлениями от модели, «зафиксированной в конструкторских разработках как ВАЗ 21-01». Все остальное - развернутый ответ-монолог конструктора о характеристиках советского автомобиля и том, чем же он принципиально отличается от взятого за основу «Фиата-124».



Изоэпопея ВАЗа

Так назвали труд своего коллеги журналиста и художника Игоря Дубровина коммунальцы, в той же книге «Век «ВК», а его самого - одним из главных летописцев автогиганта. Рисунки и гравюры, выполненные на строительстве и в цехах уже вступившего в строй завода, публиковали в «Правде», в «Волжской коммуне». Позднее издали отдельной книгой. За эту серию Дубровина удостоили премии Союза журналистов СССР и орденом «Знак Почета». Иллюстрации, действительно, добавили в «Летопись» графического шарма, который сейчас выглядит особенно винтажно.

- Рисунки альбома, очень своеобразные по стилю и манере, не являются документальным репортажем, - писал в книге 1970 года «Волжский автомобильный строится» (6+) журналист Александр Воробьев. - Не надо искать во многих из них точные копии картин, конкретных событий и фотографических, точных портретов. Автор рисунков старался передать общую атмосферу гигантской стройки, ее строгий ритм, ее напряженный пульс, ее размах, значимость.

