



РУБЕЖИ

28 сентября
2008 года

№ 9

Историко-информационный бюллетень отдела корпоративной культуры ДСУ, проект «Корпоративная история ОАО «АВТОВАЗ»

В ЭТОМ ГОДУ ВАЗОВЦЫ ПРАЗДНУЮТ СВОЙ ОБЩИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ ПРАЗДНИК – ДЕНЬ МАШИНОСТРОИТЕЛЯ – В 40-й РАЗ



1975



1976



1977



1981



1982

В оформлении полосы
использованы фото с негативов
самарского кинофотохроникёра
Хальзова Виктора Эрастовича



На свой первый коллективный праздник лучшие представители трудовых подразделений строящегося Волжского автозавода собрались в четверг, 28 сентября 1968 года, в актовом зале своей первой подшефной школы № 16, недалеко от улицы Белорусской. Благо было близко к дому: Новый город еще строился, и основная масса вазовских специалистов жила по соседству, в домах на Баныкина, Советской и Ленинградской. Торжественное собрание началось выступлением генерального директора В.Н. Полякова.



Как писала на следующий день городская газета «За коммунизм», директором был прочитан большой доклад, в котором подчеркивалось особое значение строящегося автозавода для экономики страны и особая ответственность, которую налагает этот статус на молодой коллектив автостроителей. А потом перед собравшимися с небольшим концертом выступили артисты Куйбышевского театра оперы и балета. Первый праздничный вечер завершился. Впереди были непростые будни.



1983



1984



1985



1987

«Беломорины» вазовских труб

Этот город пыхтит «Беломорами» вазовских труб,
Шелестя берегами далёких асфальтовых рек,
Но никак не умеет скривить очертания губ,
Что когда-то в кварталы сковал человек.

Этот город живёт геометрией денежных сфер,
В параллелях дорог возводя вертикали домов.
Он играет свой вальс, без конца изменяя размер,
В симфоническом скрежете розы ветров.

Перламутровый дым коченеет в листве сентября,
В тишине горизонта стыдливо алеет закат.
Если всё это было, то всё это было не зря.
Каждый день будто тот же лет тридцать назад.

Сергей Немков





Сороковая осень вазовских машиностроителей

(к истории профессионального праздника)



Песня встречала машиностроителей ещё в фойе Дворца

Мы чтим традиции: они придают времени ощущение устойчивости и непрерывности. Мы любим праздники: их присутствие в нашей жизни позволяет смириться с удручающей бесконечностью повседневного труда. В обоих случаях мы чтим и любим их просто так, потому что они есть и необходимы, совершенно не задумываясь о том, что их появление в нашей жизни не было делом совсем уж случайным.

Праздники в истории человека выступали как компенсаторы напряженного труда. Россия, в том числе и до 1917 года, не была исключением: праздников в нашей стране было с избытком всегда. По известным данным, на начало XX века увеселения на селе насчитывали около 140 дней в году. Отмечались церковные (иначе – храмовые), царские высокопраздничные дни, мирские праздники – дни урожая, гулянья по случаю получения доходов, рождения детей, проводы в армию, свадьбы, на которые собиралась вся община. Принуждение работать в праздники запрещалось имперским законом: существовала даже целая система штрафов за работу в эти дни. Допускались лишь мелкие домашние хлопоты. В промышленности число праздников было чуть меньше – до 100 в год. Обилие праздничных дней в дореволюционной России не было чем-то особенным для нашей страны. В средневековой Европе, в католической ее части, около 1/3 года – обязательный отдых для мастеровых.

Рождение отраслевых праздников определялось уровнем развития и значимостью отрасли для государственных интересов. Истоки Дня машиностроителя лежат в начале XVIII века русской истории, когда начали появляться первые крупные металлообрабатывающие предприятия. Пионерами машиностроения были судостроительная адмиралтейская верфь в Петербурге, Тульский и Сестрорецкий оружейные заводы. Советское машиностроение создавалось в основном в 1927–1940 гг., в период ускоренной индустриализации. Первые десять послевоенных лет заняло восстановление разрушенных заводов. Строительство новых в условиях «холодной войны» было характерным лишь для военно-промышленного комплекса. Прорыв в истории гражданского машиностроения был связан непосредственно со строительством и запуском Волжского автомобильного завода. Наша отрасль в те годы развивалась более быстрыми темпами, чем другие, и занимала в 60-х по объему продукции второе место в мире после машиностроения США.



Концертная установка позади столов президиума – отличительная черта перестроечных времен. 1987 г.

АВТОВАЗ не зря называют «государством в государстве»: редкий государственный профессиональный праздник не имеет здесь своих героев: станочники, сборщики, металлурги, железнодорожники, транспортники, ремонтники, изобретатели и рационализаторы... День химика празднуют в УЛИРе, день медика – в ЦМТ, день учителя – в учебном центре. Даже международный день музеев имеет непосредственное отношение к АВТОВАЗу. Но один раз в году, в самый красивый сезон, в сентябре, все вазовцы, независимо от их профессиональной занятости, отмечают единый, общий профессиональный праздник – День машиностроителя. В этом году они будут отмечать его в сороковой раз.



Знамя завода как главный атрибут праздника



К вносу знамени ВАЗа – готовы

Именно этот статус ведущей отрасли экономики и рост числа занятых на её предприятиях повлияли на учреждение государством Дня машиностроителя. Запоздалое его провозглашение (через 40 лет после начала активного развития отрасли) объясняется, в частности, мобилизационным, военным характером организации труда в СССР в 30-50-е годы. Какие могли быть массовые профессиональные праздники в стране ГУЛАГа? Вообще, сталинская власть резко сломала складывавшийся веками ритм чередования труда, отдыха и редких праздников. Вместо обычного календаря в 1929–1930 годах был введен совершенно искусственный производственный табель-календарь, по которому вся человеческая жизнь стала рассматриваться только с позиций нужд производства. Воскресенья и праздники были отменены. Новый календарь состоял из 360 рабочих дней, остальные пять в соответствии с законом от 26 августа 1929 года объявлялись выходными – 22 января (годовщина смерти В.И.Ленина), 1 и 2 мая, 7 и 8 ноября. В народе такой ритм жизни называли «непрерывкой», которой было охвачено около 66% рабочих. Эти административно-принудительные методы управления трудом продолжались в СССР практически до конца 50-х годов.

С наступлением хрущевской «оттепели» начались поиски других моральных стимулов к труду. Главным из них стало построение коммунизма. А делать это полагалось с песнями. Бедные условия бытия вынуждали к поиску моральных стимулов к труду и оптимизму как жизненной философии. При жесткой и статичной зарплате, несопоставимой с уровнем реальных цен, нужно было поднимать престиж рабочих профессий, а праздники требовались как повод к выплате дополнительного материального поощрения. Вообще, подоплека их появления достаточно проста – в профессиональных празд-

никах отражались приоритеты внутренней политики государства. До 1955 года только войска, железнодорожники и шахтеры имели в календаре отмеченные красной краской профессиональные дни. Иначе сказать, «люди в форме» (кроме милиции, которая удостоилась своего дня только в 1962 году). Восстановление экономики потребовало стимулирования и выделения в отдельный профессиональный отряд строителей. Их праздник был установлен в 1955 году, как оценка послевоенных заслуг и аванс на будущее.

Массовое учреждение советских профессиональных праздников началось в середине 50-х годов. Тогда и в 60-е годы свои торжественные дни с вручением премий, всевозможных по рангу грамот и народной гульбой получили почтовики, металлурги, медики, химики, геологи, работники лесного хозяйства и космонавты. Право праздновать свой день должны были получить почти все значимые профессии. Массовость в процессе учреждения праздников – следствие той же уравниловки в зарплате. И не только в зарплате. В новой редакции программы КПСС хрущевских времен провозглашалась новая общность – советский народ, которая предполагала обязательные единство, целостность, а, значит, и равенство во всех проявлениях бытия. Так что – давай праздники! Праздновать должны все. Постепенно просто суббота и воскресенье на листах отрывных календарей стали называться – День радио, геолога... Так до 1985 года были охвачены государственными торжествами почти все профессии. Так воспитывалось чувство гордости за профессию, за страну, которая удостоила эту профессию отдельной, особой чести, а за заботу государства и КПСС нужно было платить благодарностью – ударным и сверхударным трудом.

Для большинства из моего поколения сорокалетних праздники запомнились обилием кумача, революционными мелодиями духовых оркестров, вырезанными из цветной бумаги и прикрученными на проволоку бумажными гвоздиками, портретами руководителей партии и правительства и торжественно-ритуальными, а потому бессодержательными речами солидных начальников.

В этой череде праздников, учрежденных в 60-е годы, был и День машиностроителя, установленный 15 августа 1966 года соответствующим Указом Президиума Верховного Совета СССР. Это произошло в один день с подписанием Генерального соглашения между ФИАТОМ и СССР о строительстве в Тольятти гиганта гражданского машиностроения – Волжского автомобильного завода. Вряд ли эти события были связаны непосредственным образом. Но... Такая вот ирония истории. Кстати, 40-летняя деятельность АВТОВАЗа, как в зеркале, отражает весь путь складывания советской системы отраслевых профессиональных празднований.



Награждение лучших работников. 28 сентября 1984 г.



АВТОВАЗ не зря называют «государством в государстве»: редкий государственный профессиональный праздник не имеет здесь своих героев: станочники, сборщики, металлурги, железнодорожники, транспортники, ремонтники, изобретатели и рационализаторы... День химика празднуют в УЛИРе, день медика – в ЦМТ, день учителя – в учебном центре. Даже международный день музеев имеет непосредственное отношение к АВТОВАЗу. Но один раз в году, в самый красивый сезон, в сентябре, все вазовцы, независимо от их профессиональной занятости, отмечают единый, общий профессиональный праздник – День машиностроителя. В этом году они будут отмечать его в сороковой раз.

В 1966 году трудовой коллектив ВАЗа еще не сложился: в разгар осени 15 его работников паковали чемоданы для срочного и первого в истории завода отъезда в Италию, около 20 человек формировали московскую дирекцию ВАЗа, с десятком работников координировали начало строительных работ. Впервые вместе в Тольятти, да и то не в полном составе, вазовцы собрались в канун ноябрьского революционного праздника, когда небольшой колонной в 70 человек прошли по улице Комсомольской до улицы Маркса со знаменем и транспарантами в руках. Это было первое единение будущего коллектива машиностроителей.



Посвящение в молодые рабочие

грамотой ____ человек». Бланк должны были подписать управляющий производством, начальник цеха, председатель цехового комитета, секретарь парторганизации и комсомольской ячейки.

В 1969 году праздник профессии на ВАЗе отмечали скромно. Все сосредоточилось на соревновании в честь 100-летия со дня рождения В.И.Ленина. Праздничный приказ по заводу не сохранился. Был ли он – неизвестно. В архиве удалось найти лишь один след подготовки к мероприятию – протокол заседания профкома от 19 сентября об утверждении характеристик на поощрение грамотами министерства (4 работника), профсоюзов (19 работников) и завода (7 человек).

Рос коллектив, более значимыми становились трудовые успехи – более масштабным получался и праздник. Таким он вышел в 1970 году. В канун праздника в рапорты трудовых достижений было что записать: в чугунолитейном корпусе на сушку была поставлена первая термопечь, сдана в эксплуатацию первая очередь кузнцы и прессового производства, состоялся первый в истории ВАЗа конкурс профмастерства (в КВЦ). В соответствии с приказом министра автопрома 78 работников ВАЗа награждались значками «Отличник социалистического соревнования», 182 – почетными грамотами министерства. По приказу генерального директора ВАЗа В.Н.Полякова от 19 сентября почетными грамотами были награждены 239 работников, 94 человека по представлению парторганизаций были удостоены грамот горкома КПСС и обкома отраслевого профсоюза.

Непосредственное «бюрократическое» бремя подготовки торжеств несло УОТиЗ (управление организации труда и заработной платы) ВАЗа. Всё начиналось в августе составлением в производствах списков и характеристик для представления к наградам министерства. Конечно, как это было принято в те годы, на награждения была разнарядка – определенный процент от общей численности работавших. Так, в 1971 году на 4478 работников металлургического производства (МТП) ВАЗа значком победителя социалистического соревнования были награждены 14 металлургов, грамотой Минавтопрома – 21, грамотой областных профсоюзов – 8, грамотой завода – 9, благодарностью генерального директора завода – 12. В последних двух категориях наград (в том числе, из-за минимальных размеров полагающихся к ним премий) были возможны добавки численности. Отдел рационализации, как самый малочисленный, имел разнарядку только на одну благодарность от завода (даже если заслуживал значок победителя соцсоревнования министерства). В том же году в прессовом производстве работало 3131 человек, из которых значок победителя соцсоревнования получили 10, грамоту



Героем очередного праздника стал 7-миллионный автомобиль. 1982 г.

На этих фотографиях разных лет читатель увидит, как автостроители ВАЗа праздновали свой общий профессиональный праздник. Мгновения минувших сентябрей запечатлели для истории В.Самоквасов, В.Ивановский, А.Ледвин, В.Копылов.
Фото из архива отдела корпоративной рекламы ДМК

министерства – 15, грамоту областного отраслевого профсоюза – 6.

Разнарядку, необходимость которой диктовалась лимитом премиальных денежных средств, полагававшихся в разном размере для конкретной категории награды, подписывал начальник УОТиЗа А.К.Осипов и председатель профсоюза ВАЗа В.М.Правосуд. В 1971 году из всех поощренных по ВАЗу (всего числилось 48 тысяч) получили значки – 132 работника, грамоты министерства – 201, областных профсоюзов – 107, грамоты дирекции ВАЗа – 106, благодарности от завода – 136 специалистов.

В праздничном приказе генерального директора ВАЗа писалось: «Учреждение Дня машиностроителя свидетельствует об особой заботе Коммунистической партии и Советского государства о работниках машиностроения. За годы советской власти отечественное машиностроение неизмеримо возросло по сравнению с дореволюционным. Машиностроители на всех этапах социалистического строительства находятся на переднем крае технического прогресса. Они создают, осваивают и наращивают выпуск высокопроизводительных станков, первоклассных машин и механизмов. За счёт этого с каждым годом растёт производительность труда во всех отраслях народного хозяйства страны. Работники ВАЗа вносят свой вклад в строительство, монтаж оборудования и пусконаладку крупнейшего в стране автомобильного завода и приступили к организации серийного производства легковых автомобилей... Желая большого личного счастья,



Дворец спорта с 1975 года стал основным местом проведения торжественных собраний. 1986 г.

новых творческих успехов в труде на благо нашей великой Родины. Выражаю уверенность, что рабочие... будут и впредь добросовестно трудиться над решением задач по обеспечению выполнения государственного плана 1970 года и принятых обязательств в честь достойной встречи XXIV съезда КПСС».

Трижды День машиностроителя отмечался коллективом автозавода, а с 1971 года приказ генерального уже был обращен к работникам производственного объединения «АВТОВАЗ», и впервые праздник отмечался в «условиях полной производственной деятельности в борьбе за выполнение государственной программы». Документ обязывал, помимо прочего, предусмотреть массовые народные гуляния, спортивные мероприятия, праздничную торговлю в магазинах, буфетах, местах отдыха, а в детских садах – «утренники с выступлениями ветеранов и передовиков производства».

По советской традиции праздник встречали трудовыми успехами – 10 сентября сдачей в эксплуатацию комплекса алюминиевого литья, 15 сентября началом сборки двигателей на второй очереди цеха «мотор-3», а в 9 часов 40 минут 17 сентября 1971 года запуском сборки на второй нитке конвейера первых пяти автомобилей «Жигули» началось комплексное освоение второй очереди завода. Первые детали были установлены на кузов автомобиля голубого цвета рабочими комсомольско-молодежной бригады Виктора Опарина.

Напомним, что с 1976 по 1991 год одновременно с Днём машиностроителя вазовцы праздновали и День рождения завода. Профессиональный праздник сопутствовал жизни вазовцев и в успешные, и не в самые лучшие годы, сохраняя свои традиции: награды, торжественные собрания с участием властей, застолья, трудовые достижения, иногда специально «подтянутые» к празднику. И в этом, 2008, году последнее воскресенье сентября – в числе главных корпоративных праздников нашего завода наряду с Днем первого автомобиля и Днем рождения АВТОВАЗа.



Парад автомобилей у к/т «Сатурн» – традиционного места торжественных собраний в первые годы истории ВАЗа



Парад автомобилей. «Чебурашка», школа № 28, клуб «Автоконструктор»

Документальных свидетельств того, праздновался ли на ВАЗе День машиностроителя в 1967 году, не осталось. По крайней мере, документы вазовского фонда в городском архиве не содержат на этот счёт никакой информации. А вот в 1968 году оснований отметить свою причастность к отряду машиностроителей страны было более чем достаточно. Осенью начался монтаж оборудования в еще не застекленных корпусах кузнечного и ремонтно-литейного цехов. Ближе к зиме заработали первые станки в корпусе вспомогательных цехов. Формировались первые бригады, верстались первые рабочие планы. Каким был тот, первый праздник, доподлинно неизвестно. Факт, что 27 сентября прошло торжественное собрание представителей коллектива, насчитывавшего тогда 7 тысяч человек. С речью перед собравшимися выступил генеральный директор ВАЗа В.Н.Поляков. А потом был праздничный концерт силами творческих коллективов города и самих заводчан.

Вообще, традиция отмечать коллективные праздники, в том числе и профессиональные, на заводе начала складываться именно в тот год. Политико-массовая работа предполагала организацию мероприятий по трудовой мобилизации коллектива. Этот штрих эпохи запечатлела строка известной всем песни: «...трудовые будни – праздники для нас!». Верно было и обратное – все советские народные торжества были ярко идеологически окрашены, предполагали обязательность участия и массовость, несвободность поведения («в единой шеренге, в едином строю»). Ведущими здесь были общественные организации – партийный комитет, профсоюз и комитет комсомола. В архивных делах 1968 года встречается типографски исполненный бланк запросов в производство и цеха следующего содержания: «В связи с наступлением ____ просим Вас представить в ОТиЗ завода на этом бланке сведения на ____ человек для занесения на Доску почета ____ человек, в Книгу Почета ____ человек, для награждения Почетной



В канун профессионального праздника машиностроителей АВТОВАЗа будет уместно еще раз вспомнить картины его прошлой, начальной истории. К счастью, для этого недавно (почти, как всегда, случайно) образовался достойный повод: в редакцию попали рулоны фотоплёнок, запечатлевших фрагменты строительства завода и Автограда с первых их дней.

Уж кажется, что глаз вазовца настолько привык к фотосюжетам первых лет строительства: земляные работы, котлованы, малый и большой бетон, возведение корпусов, монтаж оборудования... Но в очередной раз возникшее опасение, что плёнка воспроизведёт ранее виденное, к счастью, не оправдалось. И сегодня мы публикуем для наших читателей – и ветеранов, и молодых машиностроителей – те мгновенья, которые запечатлел покойный ныне Виктор Хальзов (на фотографии), самый первый кинооператор Куйбышевского телевидения (с 1958 года), который первые годы строительства ВАЗа регулярно приезжал в Тольятти. Новые сюжеты, порой неожиданные, забытые эпизоды нашей прошлой жизни, знакомые места, снятые с другой точки... – и вот они уже тревожат чью-то память, обретают первого зрителя и... пополняют фотоисторию Волжского автомобильного.



Еще не разбуженная шумом стройки
улица Русской Борковки



Начало создания производственной базы
строительства ВАЗа. Зима 1966/67 г.



Изыскатели-геодезисты первыми пришли
на будущую площадку ВАЗа



Городок строителей ВАЗа – управлений КГС.
Лето 1967 г.



Городок СУ-11 Автозаводстрой



Столовая строителей Куйбышевгидростроя



Налево пойдешь, направо пойдешь... Все дороги в ту пору вели на строительство ВАЗа



Производственную базу строительства возводили работники СМУ-8



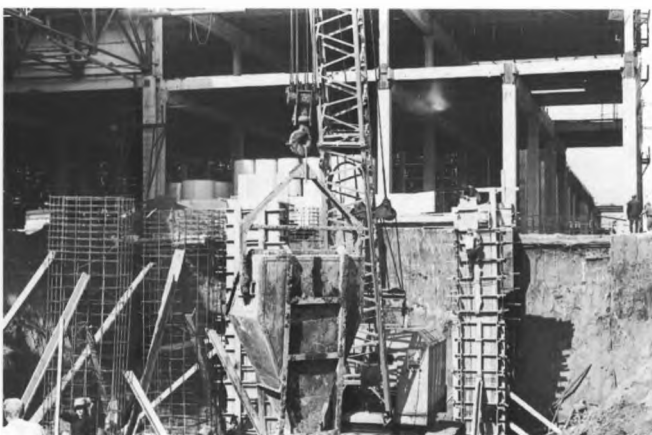
Первый объект строительства автозавода – ТЭЦ



Чтобы все видели – что будет построено и где...



Большой бетонный завод



Бетонирование фундаментов



До пуска осталось...



Контора строителей-комсомольцев студенческих отрядов



На строительстве ВАЗа собралась молодежь почти всех национальностей, проживающих в СССР



Строительство домов для вазовцев в Старом городе. Улица Советская



В палаточном городке строителей-студентов



Главная стройотрядовская улица



Наглядная агитация мобилизовывала дух и волю строителей



Здание дирекции строящегося Волжского автозавода



Дорога вдоль Волги мимо будущего яхт-клуба и турбазы «Фортуна»



Монтаж оборудования в металлургическом производстве

Окончание на стр. 6-7



Смонтированная линия прессов
в цехе крупной штамповки



Монтаж оборудования
в прессовом производстве



Освоение сборки автомобилей
шло вместе с освоением стройки



Митинги в период строительства ВАЗа стали явлением привычным:
корпуса и очереди сдавались один за другим



Генеральный директор В.Н.Поляков демонстрирует
первые «пилотные» автомобили членам бюро
Куйбышевского обкома и Тольяттинского горкома КПСС.
20 апреля 1970 г.



Первая и пока единственная нитка
главного конвейера



В.В.Каданников – члену Политбюро ЦК КПСС А.Н.Кириленко:
«В прессовом все хорошо!»



Центр стиля отдела главного конструктора
поначалу располагался в КВЦ. 1971 г.



На ВАЗе у суровых партийных руководителей
часто случались поводы к открытым улыбкам



Бассейны, аквариумы с рыбками –
раньше на главном конвейере многое было иначе



Председатель Совета Министров РСФСР
В.И.Воротников (третий слева)
на строительстве жилого района ВАЗа



Как и в других больших городах, на улицах Автограда
появились автоматы с газировкой



На строительстве города были и такие огромные лужи.
Есть «море» – есть и первые мореплаватели, необычные суда и радость преодоления





Дворец спорта «Волгарь» строится



Начало строительства кинотеатра «Сатурн»



Пока отцы и матери строили автозавод, дети Автограда строили себя



Багги – плод сотрудничества с Тольяттинским политехом



На погрузку в речной порт Тольятти первые партии «Жигулей» отправлялись самоходом



Бесподобно красивая улыбка первого генерального. Таким его видели все-таки немногие



В.Н.Поляков за работой в своем кабинете на ул. Белорусской. 1972 г.



Высокие чины были частыми гостями на ВАЗе. В.Н.Новиков, заместитель председателя Совета Министров СССР в Портпоселке



Русская Борковка. Пограничный столб будущего строительства ВАЗа

Строительство Волжского автозавода началось на площадке близ села Русская Борковка (8 километров к западу от промышленных предприятий г. Тольятти). Точной датой начала строительства является 25 августа 1966 года, когда на стройплощадку будущего автозавода вышли изыскатели и геолого-разведчики Тольяттинского филиала Куйбышевского треста инженерно-строительных изысканий для разбивки строительной сетки и проведения геодезических съемок (28 бригад из Саратова, Пензы, Волгограда и Уфы). С этой даты ведётся отсчет процессу освоения стройплощадки. Подразделения Куйбышевгидростроя начали прокладку автодорог, укладку бетонированных полос под будущие склады производственной базы строительства, бурение скважин и прокладку временных ниток водопровода, построили гараж на 300 машин, проложили линию электропередачи. Тогда же, осенью 1966 года, стартовали работы на котловане будущей ТЭЦ ВАЗа. В массовой литературе по истории ВАЗа датой начала строительства считается 14 января 1967 года, когда с территории будущего котлована корпуса КВЦ был вынут первый ковш земли. Однако собственно строительные работы начались 9 января 1967 года, когда первые бригады управления № 11 «Автозаводстроя» КГС начали расчистку снега на площадке под корпус КВЦ. А 12 января на этом месте прозвучали первые взрывы по разработке грунта. Символическая закладка первого бетонного блока на территории будущего района («...здесь будет город заложен...») состоялась ещё 24 ноября 1966 года, а первые земляные работы начались уже 29 марта 1967 года. Первые разметочные колышки установлены 6 июля 1967 года, и только 31 октября 1967 года был заложен первый фундамент первого жилого дома.



TORINO - La Fiat Mirafiori



Вазовское пребывание в Турине было двухуровневым: первые полтора года, до 1968, там работали наиболее квалифицированные специалисты – посланцы из Министерства автомобильной промышленности и руководители крупных подразделений заводов министерства, которые вместе с фиатовцами занимались непосредственной разработкой технического проекта ВАЗа и размещением заказов на оборудование первой очереди. Вторым эшеленом, с 1968 года, поехали в Италию, уже на обучение, группы вновь набираемых молодых специалистов. На определенном этапе усилия обоих этих потоков были объединены, и «стажеры» включились в работу по уточнению проектов цехов и производств, встречались с фирмами, заключали контракты, следили за испытаниями материалов и оборудования. Первая группа конструкторов ВАЗа прибыла в Турин для приемки и корректировки документации со специалистами ФИАТа 25 марта 1967 года.

Первым руководителем наших специалистов в Италии был Анатолий Анатольевич Житков, заместитель генерального директора ВАЗа по производству, хорошо знакомый с границей по прежней работе. Делегация работала над техническим проектом, составляла разделительные ведомости, заказывала оборудование, боролась с ФИАТом

за снижение и остановку роста цен, занималась строительным проектированием цехов и корпусов, конструкторской работой, испытаниями смежных изделий, размещением заказов на комплектующие. С февраля по август 1968 года прошло массовое заключение контрактов с фирмами. Во главе группы в разные годы поочередно, а иногда и вместе, единым дипломатическим кулаком, выступали А.А.Житков, Е.А.Башинджаган, В.В.Каданников (с 1969 г.). Под их патронажем, с помощью и надзором «Автопромимпорта» (А.А.Бутко) и советского торгпредства в Италии (К.К.Бахтов и Ю.В.Калашников) трудились приемышники оборудования. Всю первичную работу, начиная с формирования стиля общения с руководителями ФИАТа, провело в Турине Министерство автомобильной промышленности.

Начиная с 1968 года в Турин для контрактации оборудования и параллельного обучения стали приезжать из Тольятти укрупненные группы вазовцев. Параллельно с «первым эшеленом» комплексным освоением проекта ВАЗ-ФИАТ началось его детальное изучение профильными специалистами Тольятти. Перед отъездом в Турин большинство из них проходило интенсивную языковую подготовку (для ИТР – 216 часов, для рабочих – 120, включая 50 часов на изучение техни-

42 года назад, 29 сентября 1966 года, в день, когда в СССР впервые праздновался День машиностроителя, учрежденный Указом Верховного Совета СССР 15 августа, состоялся выезд первой группы вазовцев за рубеж, в Италию, в Турин, прародину будущего советского автозавода. На далёком Апеннинском полуострове на протяжении более чем пяти лет, с 1966 по 1972 год, вазовцам довелось пережить тяготы работы и быта, преодолевать проблемы и тревоги, связанные с адаптацией к новой жизни и переживанием за оставшиеся на далёкой Родине семьи.

ОБРЕТЕНИЕ ОПЫТА

ческой терминологии), но не все хотели и не всем удавалось из-за занятости на строительстве и неустойчивости быта проходить эти курсы.

Достоверных данных по количеству вазовцев, работавших и учившихся в Турине и других странах, мало, и они разрознены. Известно, что в 1968 году в Турине обучалось 170 человек, из них 61 – в срок от полугода и больше, остальные – от 3 до 5 месяцев, работало по проекту завода от 150 до 350 вазовцев. Всего к началу 1969 года обучилось на ФИАТе 352 человека. ФИАТ, кстати, был недоволен этими цифрами, полагал, что русские не спешат увеличивать количество обучаемых в Турине.

С 1968 по май 1970 года на ФИАТе побывало на обучении ровно 1067 специалистов, по состоянию на май 1970 года завершали учёбу еще 238 человек (44% от плана). С пуском главного конвейера поток обучающихся в Турине постепенно иссяк: теперь уже руководители производств в период очень сложной пусконаладки завода, ещё не завершённого строительства, не хотели отпускать работников, уповав на помощь и подсказки находившихся на ВАЗе зарубежных шеф-монтеров. Начиная с середи-

ные с интересом и жадностью читали их письма оттуда.

Как и чем жили вазовцы в Италии, которая многим тольяттинцам казалась красивым курортом? Инженер-конструктор Б.Д.Тимофеев писал: «...тех, кто думают, что пребывание в Турине – это рай для вазовцев, – ждёт разочарование. Это цивилизованная каторга. Пахали сутками: работы невпроворот, а специалистов мало. Двойная, тройная нагрузка и часто – авралы, поэтому выходных было мало».

Почти в каждом письме руководителей группы В.Н.Полякову беспокоило о вымотанных людях, их неустойчивых семьях в Тольятти. Письмо-записка мая 1967 года А.А.Житкова: «Надо предоставить возможность съездить людям домой... Нельзя не считаться со сроком их пребывания и с их настроениями... Хочу в ближайшее время отпустить ... на побывку, так как надо постепенно людям дать хотя бы надежду на передышку». Е.А.Башинджаган, 2 июля 1967 года: «Прошу вас дать указание, чтобы предложения, связанные с предоставлением работникам ВАЗа, находящимся в Турине, жилья в Тольятти, сначала адресовались в Турин. Недовольство явное, хотя и локализовано». И если руководители делегации проявляли



Когда не надо было идти на работу – одевались «по-домашнему»

первое впечатление. Город сравнительно большой, старый, с узкими улицами, с бесконечным потоком снующих легковых машин (грузовики развозят товары по магазинам или ночью или рано утром). Город магазинов, кафе, ресторанов, машин и собак. Роскошь! В магазинах есть всё, зависит только от цены: в одном дороже, в другом дешевле. Продукты по ассортименту, как и у нас, только по вкусовым качествам они больше ударяют в специю: или уж больно приторные, что есть нельзя, другие – уж больно пресные. Словом, в корне всё отличается от наших. Привыкать приходилось сравнительно тяжело. Но из продуктов есть буквально всё. Ну, ты скоро приедешь сам, так что всё узнаешь. Когда поедешь, захвати с собой водочки нашей, родной (не покусись), возьми кильки или сельдь в больших банках (а то я дал в этих вопросах маху) и захвати еще одеколону, пузырька 3-4, чтоб был хоть наш русский дух. Да, и самое главное: вези мочалку нашу русскую, пушистую, из лыка. Для себя вези сигарет, 100-200 пачек пропускают. Вот первостатейные предметы, которые необходимы у нас здесь. Остальное здесь всё есть – даже лук и морковь. Овощи, говорят, не переводятся и зимой... В прошлый выходной ездили в Милан, а в этом едем в Альпы за грибами... Теперь о деле... Общие замечания по строительной части. Наши запросы сюда не доходили. Со строителями здесь никто не занимался, и они жили спокойной жизнью. Шлите больше мне вопросов, и я им дремать давать не буду. И что будет от меня зависеть, всё сделаю. Работа здесь гораздо интереснее, чем у вас, в том смысле, что ее приходится ощущать непосредственно... Приходится разговаривать по несколько раз с представителями фирм (фигуры, которые, конечно, хотят продать и, в то же время, бояться конкурентов). Словом, и интересно, и забавно. Скоро начнется непосредственно ваша работа по штампам. А вас здесь никого нет. Ни тебя, ни Пашутину, ни Арефьева. Давайте, быстрее собирайтесь и посылайте на замену ребят, а то они у меня совсем уже начинают трогаться. Надо менять в



В гостиничном номере. На прикроватном столике центральное место занимали фотографии жен и детей

ны 1970 года в Турине работала в прежнем режиме лишь основная техническая делегация (33 человека), подбивая остатки контрактации, занимаясь отгрузкой оборудования и испытанных материалов на ВАЗ.

На самых первых вазовцев столыца промышленной Италии произвела неизгладимое впечатление. И их рассказы о тамошней жизни становились неременным атрибутом дружеских и официальных встреч в первые недели после возвращения в Тольятти. Большинство вазовцев приезжали в Италию, в Турин «чистыми листами», на которые, преодолев смещение первых шагов, наносили, хоть и разным почерком, выстраданные собственным, неведомым дотоле опытом, осмысленные строчки. Им помогала уверенность, что сумеют сделать не хуже. Турин стал тем аккумулятором, который вырабатывал новый, более высокий тип культуры и для этих гостей на итальянской земле, и для сотен тех тольяттинцев, кото-



Вдали от Родины, семьи и друзей. Все готово к банкету 1 Мая 1970 года. А кое-кто уже закусывает