



Н. Я. Штрих:

„Там, где не строят, нет и развития...”

К этому человеку автор этих строк обращается обычно за консультациями, советами при написании материалов о проблемах строительства в городе Тольятти, на ВАЗе. Эта же тематика не обойдет и эту публикацию, но все-таки она не может быть традиционной: Наум Яковлевич Штрих, заместитель технического директора АО „АВТОВАЗ”-начальник управления главного архитектора, в эти дни отмечает свой юбилей — шестидесятилетие. А посему первые вопросы нетрадиционные:

„ВА” — Наум Яковлевич, от себя лично и от редакции газеты поздравляем вас с юбилеем. Впрочем, он двойной — 12 декабря исполнилось 30 лет, как вы работаете на ВАЗе. С юбилеем вас!

— Спасибо.

„ВА” — Желаем вам всего наилучшего, и, пожалуйста, расскажите немного о себе.

— О трудном детстве?

„ВА” — Можно начать с него.

— Оно действительно было нелегим. Жили мы на Украине, на родине писателя Островского, под Шепетовкой. Мне было четыре года, когда началась война, дней через 20 после ее начала мы эвакуировались оттуда и после долгих мытарств в октябре оказались в Сызрани, а затем в Ново-Спаском. То есть, по сути, эти волжские края — моя родина. С тех пор я здесь.

Те годы, конечно же, были голодные, когда ели цвет от акации, подушечки от какой-то травы... С 6 лет

меня отдали в школу в основном для того, чтобы по улицам меньше шлялся. Это кончилось тем, что в 16 лет я закончил школу, а в 20 с „хвостиком” — институт. И посему у меня к настоящему времени 38 лет инженерного стажа.

С 48-го года мы жили в Сызрани, после чего я поступил на строительный факультет в Самаре. Выбор специальности определялся для меня одним — на этом факультете всем студентам давали стипендию.

По тем временам 295 рублей хватало на жизнь. Но всегда надо было вместо каникул где-то подрабатывать. После института — направление в Сызрань на строительство нефтеперерабатывающего завода, через 5 лет — еще 5 лет проработал в проектно-институте, где дослужился до должности главного конструктора.

Когда в 66-м году началось строительство ВАЗа, то мои начальники — Ядринцев и Поликарпов были направлены сюда. Они-то и пригласили меня на ВАЗ на должность заместителя начальника технического отдела промышленного УКСа.

Отношение к этому строительству в стране было такое, что подобное предложение не принять — все равно, что от полета в космос отказаться. У меня и в мыслях не было: ехать — не ехать. Однозначно: ехать.

И вот с 12 декабря 1966 года я здесь. Через несколько месяцев был назначен и. о. главного инженера УКСа, и с тех пор на этой стезе.

Тогда главная проблема была — техническая документация. Я по 9 месяцев в году жил в Москве, на завод работали более 70 проектных организаций, и мы каждую неделю отправляли в Тольятти грузовик из Москвы с 5 тоннами чертежей.

Даже сейчас, зная, как это было, с высоты прожитых лет удивляешься: как это можно было не только организовать, но и управлять этим... Но и организовывали, и управляли, и все-таки делали это хорошо. Потому что, построив завод и город, мы не допустили ни одной серьезной технической ошибки. Сделали все с запасом, и отчасти поэтому 30 лет город и завод живут, превышая уже все проектные показатели. Отчасти поэтому до сих пор нет проблем с энергоносителями, хотя они, эти проблемы, каждый день наступают нам на пятки.

„ВА” — Вы были как-то отмечены за эту работу?

— Да, за участие в строительстве ВАЗа был отмечен премией Совета

Министров СССР, награжден орденом Трудового Красного Знамени, „Знак Почета”, медалями. Считаю, что это высокая оценка моих заслуг.

„ВА” — Наум Яковлевич, в прошлом году наша газета неоднократно писала на тему строительства. И, в частности, о том, что в России в 1997 году ожидается строительный бум. Как вы относитесь к такому прогнозу? Готов ли город Тольятти к большому строительству?

— Тут многое замыкается на проблеме обеспеченности города сетями, энергоносителями... Если проблема обеспечения электричеством как-то, но решается, то с проблемами воды и канализации сложнее.

И раньше, и сейчас они решаются только за счет средств Волжского автотреста. И если в ближайшие годы не начать работы по увеличению мощностей для выпуска питьевой воды, то в городе с ней будут большие проблемы.

Без развития очистных сооружений и без воды, например, строительство города за Московским проспектом технически невозможно.

С этой проблемой мы обратились к администрации города с просьбой принять долевое участие в дальнейшем развитии очистных сооружений, воды и канализации. Без такой помощи решать эту проблему невозможно. ВАЗ же планирует в этом году вложение своих средств только на увеличение надежности этих сооружений и на улучшение качества воды и стоков.

Пока ответа нет, но, думается, это связано с передачей дел, которая сейчас там происходит. В ближайшее время мы найдем взаимопонимание с муниципалитетом.

Самый сложный вопрос — обеспечение города теплом. Разработан проект строительства ТЭЦ-2, но... Дальнейшее развитие города зависит от решения и этой проблемы.

А что касается строительного бума, то скажу так. Я не часто, но бываю за границей. И когда вижу там строительные леса и краны, то это означает, что это развивающаяся, богатая страна. Там, где не строят, нет развития.

Сейчас в стране, кроме столицы, нигде ничего не строится. А для того чтобы строилось, должна работать промышленность. Так что пока заводы не заработают — строительного бума не будет. Как только мы перевалим критическую точку спада промышленного производства — так и начнется строительный бум, которого не знала мировая история. Без строительства, без реконструкции экономики не поднять.

Но сказать, что бум начнется в этом году... Это зависит от политической конъюнктуры, от стабильности в стране. Эти два фактора должны обеспечить приток инвестиций в страну...

„ВА” — Спасибо, Наум Яковлевич!

— Пожалуйста.

В. ДЯТЧИН.