

АНАТОЛИЙ ШАВРИН:

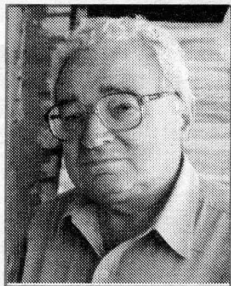
Я ПОМОГАЛ ОБЪЯСНИТЬСЯ С ВРЕМЕНЕМ

Официальная справка. Работа на ВАЗе – с 1973 года. Место рождения – г.Орехово-Зуево. Специальность по образованию – учитель русского языка и литературы.

И вот этот учитель русского языка и литературы, которому, подозреваю, из технических проблем по плечу разве что лампочку вкрутить, сумел стать очень известным человеком на АВТОВАЗе. Более того – даже суперспециалисты и организаторы производства разговаривают с ним на равных, то есть на своем языке. Не сомневаются: он поймет, ему можно доверить даже сокровенное. А это, между прочим, высший журналистский пилотаж – когда собеседник “раскрывается” свободно.

Он уточняет: “С людьми надо говорить не только на языке техники, но на языке их души, памяти. Потому что воспоминания, скажем, о несусветной жирной грязи полей, на которых вырос АВТОВАЗ (вытаскиваешь ногу в портянке, а сапог засосало), роднят, словно в одном бою побывали”...

Анатолий Александрович ШАВРИН. Он старше автозавода: АВТОВАЗу в июле – 40, а руководителю литературно-издательской группы дирекции по общественным связям, летописцу корпорации 16 июля – 70.



АНАТОЛИЙ ШАВРИН:

Я ПОМОГАЛ ОБЪЯСНИТЬСЯ С ВРЕМЕНЕМ

Его хорошо знают на заводе, но ведь есть и неизвестный Шаврин. Тот, который обладает уникальным фотоархивом, чьих личных встреч с людьми великими и известными, воспоминаний и зарисовок о Волжском автомобильном и Тольятти хватило бы на толстенный том мемуаров. Вот бы в чьей памяти "покопаться"!

— Не расспрашивайте, многого все равно не расскажу, — отбивается Анатолий Александрович. — Но если уж так сошлись мои 70 и вазовские 40, попытаюсь предельно искренне ответить на несколько ваших вопросов. Только вначале маленькая поправка. В моей трудовой книжке действительно поступление на ВАЗ датируется 73-м, но сам я вазовский стаж числю с июльских дней 1966 года.

Официально я тогда работал в городской газете, потом на областном радио, но все, чем занимался, было связано с ВАЗом. Делал с площадки будущего автозавода первые репортажи. Для меня очень дороги снимки первых вазовских геодезистов, первых вагончиков, первого ковша земли, вынутой под фундамент будущего Волжского автомобильного...

— Да-да, знаю, что вы породнились с Волжским автомобильным, еще когда отвечали "за коммунизм" (намекая на работу в газете с одноименным названием). Но сперва помогите заглянуть в то время, когда журналиста Шаврина еще не было, а выпускник Орехово-Зуевской школы лишь строил планы на будущее? И журналистика, кажется, в них вовсе не присутствовала. Как и учительство в школе?

— Вся моя биография вполне укладывается в пушкинский монолог Пимена, где тот говорит: "Недаром многих лет свидетелем Господь меня поставил... Да ведают потомки православных земли родной минувшую судьбу, своих царей великих поминают за их труды, за славу, за добро — а за грехи, за темные деянья Спасителя смиренно умоляют...". Бредил я историей, поступал в МГУ на исторический факультет, но получил четверку, которой оказалось достаточно, чтобы отправить меня искать свою судьбу в другом месте.

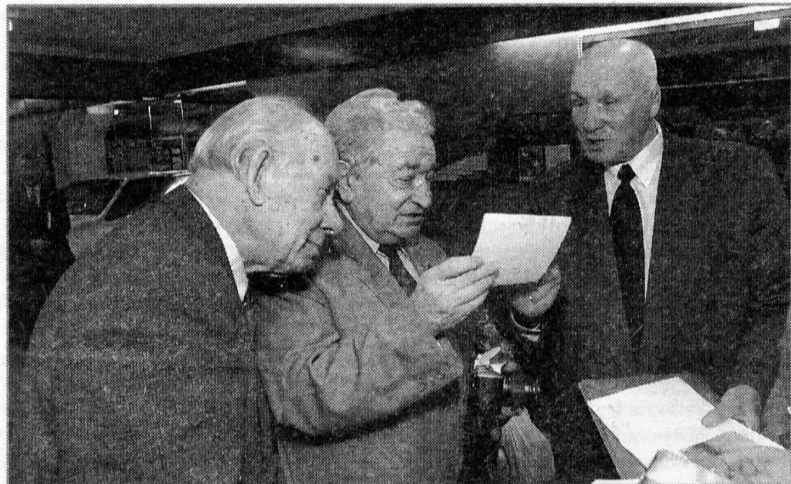
Знаете, я реалист, не верю в разные сверхъестественные совпадения, но вынужден признать: судьба меня явно вела по жизни. В пединституте продолжал увлекаться историей. В моем городе ведь была первая российская стачка промышленных рабочих... Пролетарские, антигосударственные мотивы в революционной истории Орехово-Зуева были очень сильны. Что такое рабочий класс, я начал понимать еще тогда. На втором-третьем курсе пошел первые публикации в местной газете о Морозовской стачке, о борьбе рабочих за свои права...

А потом приезд в Ставрополь-на-Волге, первая встреча с директором школы и, что еще важнее, известным краеведом Александром Михайловичем Тураевым. Преподаватели-мужчины ему были очень нужны, и все-таки он порекомендовал горкому партии использовать меня в качестве журналиста. Взяли редактором городского радио на зарплату даже по тем временам мизерную — 72 рубля. Я был счастлив!

Конечно, немного опоздал, ведь это был 1966 год, много интересного — переселение города, строительство Волжской ГЭС — осталось "за кадром". Но и на мою долю кое-что пришлось: закладка завода СК, к примеру. Я еще успел делать репортажи из бригад Николая Даниловича

Мануйлова, Андрея Ивановича Полевого... Они потом стали Героями Труда, а у них половина бригады — заключенные. И с ними надо было найти общий язык, в котором слова "строим коммунизм", между прочим, явно были неуместными. Сегодня я сам себе удивляюсь: без монтажного пояса, бывало, идешь в бригаду по узенькой балочке, которая буквально висит над строящимся корпусом на высоте 12 метров...

ВЦМ, СК, азотно-туковый, ТЭЗ... Встречи с людьми, которые сделали из меня советского человека в лучшем смысле этого слова, чем горжусь. Ведь тогда за Сталина уже не пили, а за то, что стоим у истоков большого дела, наливали по полной! И считали себя "везунчиками".



Мне выпала и такая "историческая" миссия: в горкоме партии попросили съездить в роддом и сагитировать свежеепеченных мамочек, родивших мальчиков в день выхода Указа о переименовании города, дать своим чадам имя в честь Пальмиро Тольятти. Врачи для меня сделали немислимое по тем временам — провели в палату к роженицам. Снимки из той палаты тоже есть в моем архиве. Помню বেশ разговор. Собственно, женщины сами уговорили ту единственную, у которой в тот день родился сын. "Представляешь, поедешь в Италию, тебе подарок надарят!". Словом, появился Пальмиро Семенов, в обиходе Палька. Действительно, семья получила двухкомнатную квартиру на Молодежном бульваре. Так случилось, что мы с Палькой долго, до его смерти, жили в одном дворе. Он утонул, к несчастью...

Когда Анатолий Александрович сетует, что "не успел", — не верьте. Доведись ему встретиться с самим Татищевым — и тогда бы жалел, что опоздал, упустил что-то важное. Может, поэтому он не умеет даже ходить медленно, размеренно — всегда словно куда-то торопится. Впрочем, к строительству Волжского автомобильного поспел точно в срок. Судьба!

— С 60-го года я уже был собкором областного радио. В 1966-м возвращаюсь из отпуска, середина июля. Город бурлит. Все обсуждают предстоящую закладку нового завода. Пришлось и мне сразу включиться в эту тему. Писал и о тех геодезистах, которые прорубали заросли кукурузы для разметки будущей площадки завода (почему-то в тот год кукуруза уродилась на славу), и о первых колышках...

В те далекие времена, когда компьютеры были большими, а программы маленькими, он уже знал Виктора Николаевича Полякова. Когда не стало этого гениального организатора промышленного производства, Шаврин как-то бросил по-настоящему афористичную фразу. Сказал, что книгу о В.Н.Полякове надо читать внимательно и всем, "потому что в прошлом кроется разгадка будущих проблем".

— Я и сейчас в этом уверен. Ну а первая встреча с Виктором Николаевичем произошла в Соцгороде, в здании заводоуправления на 3-м этаже. Захожу в очень тесный кабинетик и вижу крупного человека за небольшим столом. Получаю первый отказ



кие предложения были, но... В жизни, как и в истории, нет сослагательного наклонения. Он поступил на ВАЗ, возглавил заводское радио, суматоха буден продолжалась... И однажды в его кабинет вновь постучалась судьба.

— 1991 год, заводу — 25. Партком дал добро на издание книги по истории ВАЗа — на все про все менее полугода. Но без воспоминаний В.Н.Полякова вся затея летела к черту. Договориться с Виктором Николаевичем, который тогда дневал и ночевал в Елабуге, попробовала зам.секретаря парткома завода А.М.Гурова. Безрезультатно. Тогда это безнадежное дело поручили мне самому. Звоню, начинаю нервно лепетать что-то про юбилей, книгу, которую мне доверили редактировать... А сам думаю, сейчас он меня пошлет далеко-далеко... В ответ — долгое молчание. Потом:

— Наверное, это разумно. Когда вы сможете приехать? Я пришлю машину в аэропорт.

— У меня намечена на завтра командировка в Москву. Все расписано по часам.

— Позвоните мне из Москвы. Так я и сделал. Виктор Николаевич приказал ждать в гостинице, куда его помощник должен доставить подготовленные для меня материалы.

Правду сказать, я ужаснулся, чисто по-журналистски представляя, какой это будет текст. "Официоз", "нарезка" из докладов и отчетов, ну, как это у наших руководителей сплошь и рядом принято. Но волновался напрасно. Прилетает помощник Олег Львович Точенов, привозит пачку материалов, текст отпечатан, но вкраплены большие куски, дописанные Поляковым от руки. Эти 60 страниц до сих пор остаются главной реликвией моего архива.

...Потом была совместная работа над текстом, мы неоднократно встречались, обсуждали, вспоминали... Виктор Николаевич много позже признал, что был не прав, когда, убоившись излишней трескотни, неоправданной шумихи, приказал в апреле 70-го не пускать фотожурналис-

тов в действующее производство. Потом были и другие встречи с Виктором Николаевичем, работа над другой книгой — о нем...

В своей жизни я встречал людей — их немного, всего несколько человек, которые были очень похожи на героя повести Александра Бека "Последнее назначение". Они умели ставить цель и добиваться ее, какой бы сложной она ни оказывалась. Это люди государственные в лучшем смысле своего слова — они служили своей стране, собственная же жизнь в этом служении была на втором плане, если не на третьем. Таким был И.Д.Красюк на азотно-туковом заводе, О.Г.Мурадян на СК, М.С.Цвирик — первый начальник "Автозавод-Строя", В.П.Орлов — первый секретарь Куйбышевского обкома партии, первый секретарь горкома партии Н.Х.Оболонков. И В.Н.Поляков, конечно же, из этой породы.

— Один неглупый человек поштил в канун своего юбилея, мол, жизнь не удалась, но попытка засчитана. А ваша "попытка" удалась?

— Я так не хотел этого юбилея... Вообще бы его не знать, не видеть, не слышать о нем! А не открутишься, жизнь проштамповала — 70. Как-то один известный вазовец при мне бросил фразу, которая меня тогда здорово задела. Он сказал, что Тольятти город нереализованных людей. Сейчас уже думаю, что в чем-то он прав. Давайте оглянемся — сколько рядом с нами до конца нереализовавшихся, не раскрывших по тем или иным причинам всего своего творческого и душевного потенциала людей!

Мне повезло, я считаю свою жизнь реализованной. Но будет очень обидно, если историю АВТОВАЗа выведут в "непрофильные активы", вот как заводской исторический музей, который уже два года фактически закрыт для посетителей. Надо сохранять людскую память, поднимать интеллект.

И в этом я, видимо, пригодился. Открою маленький секрет. Однажды заметил, что вокруг происходит что-то странное. По утрам меня поджидают люди у дверей кабинета в проектно-управлении, просят разъяснить какие-то вопросы... Приятель звонит, что-то уточняет "для сына"... Даже если встречаются на ходу, начинают доносить "историческими справками"... Потом-то догадался: это ж "ВА" затеял викторину по истории АВТОВАЗа! Вот меня кое-кто и решил использовать в качестве "справочного материала". И смех и грех.

Вот вы спрашиваете, не поставлю ли я точку в летописи АВТОВАЗа. Так скажу: точку ставят те, кто заказывает музыку. Я же пока ограничусь многоточием.

Рина МАРКОВА



Александр ДОМОГАРОВ, актёр:

— АВТОВАЗ — один из крупнейших автопроизводителей в стране. Я помню этот бум, когда появились первые «Жигули». Понятно, что прототипом стал итальянский «ФИАТ», но автомобили были сделаны у нас, это были уже наши «Жигули», наша «копейка». И, кстати, эти «копейки» ходили очень долгое время.

Первым моим автомобилем был ВАЗ-2109. Машина настолько хорошая, что с тех пор я на «девятки», что называется, «запал». Затем я купил ВАЗ-21053. Так случилось, что основная моя машина встала, а на чём-то надо было ездить, и я, недолго думая, в свой день рождения пошёл в автосалон и купил себе «пятёрку». Сейчас у меня сын заканчивает школу — думаю, что первую машину ему надо будет купить нашу, отечественную.

Всем работникам АВТОВАЗа хочу пожелать здоровья, сил, терпения и удачи. Делайте всегда хорошие машины!