

ЕВГ. АСТАХОВ

**ПОВЕСТЬ
О ВТОРОМ
ДОМЕ**



**Представлен
фрагмент документа**

ЕВГ. АСТАХОВ

ЛЮВЕСТЬ
О ВТОРОМ
ДОМЕ

1983 год
Серия «Любовь»

Куйбышевское книжное издательство
1983



**В НАЧАЛЕ
СЛАВНЫХ
ДЕЛ ...**

«РАССКАЖИТЕ О ЗАВОДЕ —
ВТОРОМ СВОЕМ ДОМЕ»

Мое близкое знакомство с Волжским заводом цементного машиностроения началось давно. Изо дня в день, из месяца в месяц приходил я под высокие своды заводских цехов, слушал, смотрел, спрашивал.

Многие цеха завода работали круглые сутки, не останавливаясь ни на секунду. Им не полагалось отдыхать. В праздники они одевались в алый наряд из флагов, транспарантов с текстами трудовых рапортов, но продолжали работать.

Плавился металл, с гулким рокотом катились по рольгангам слитки, монтировались гигантские по размерам своим машины, и, сигналя идущим внизу рабочим, плыли под стеклянными небесами цехов не ведающие усталости краны. Из их кабин улыбались девчонки в пестрых косынках.

Большой завод не знает отдыха. Он рожден, чтобы работать, все быстрее, все умнее, все производительнее. Отдых полагался лишь людям, работающим на нем.

Рабочее время, свободное время... К первому подход у всех одинаковый, ко второму — сугубо индивидуальный. Я как-то услышал такую фразу:

— Завод научил нас не только умело трудиться, он дал нам возможность умело использовать свое личное время, свой досуг...

Люди приходят в цеха. Рано утром, вместе с солнцем, и ночью, когда рабочие первой смены давно уже спят. Сложный распорядок жизни, сложный ее темп продиктованы чрезвычайно сложным и требовательным производством.

— Мы — машиностроители, у нас по-другому и быть не может. Мы — машиностроители...

И надо слышать — с какой гордостью произносится это звучное слово: машиностроитель.

Не раз приходилось слышать, как совсем не сентиментальные люди говорили о своей любви к заводу, который для них не просто завод. Для многих это — второй дом, самая главная часть жизни.

«Не надо спешить, не надо подсказывать им, — говорил я себе. — Пусть они сами расскажут обо всем своими собственными, невыдуманными словами. Так ведь интереснее».

«Расскажите о себе...»

Эта фраза повторялась многократно. С ней я обращался к ветеранам завода, к тем, кто помнит самые первые его шаги, и к тем, кто лишь недавно впервые прошел через заводскую проходную.

— Ваши первые впечатления о заводе, о товарищах по работе; какие планы, мысли, может быть, сомнения родились у вас именно тогда, в первые дни работы здесь?

Люди отвечали не сразу. Надо подумать, вспомнить, взглянуть на все через призму сегодняшнего понимания жизни завода. Только спустя несколько дней появились торопливо исписанные тетрадные листы.

«Я пришел работать на завод, в сталелитейный цех...»

Или просто без всяких записей:

— Вот вы давеча интересовались...

Так постепенно собирался материал для книги о людях и о заводе, который стал для них делом всей жизни.

— Что вы считаете самым трудным в вашей работе? Не только сегодня, но и год, два, десять лет назад. Как изменился характер этих трудностей и в чем суть этих изменений?

Трудности... О них говорят по-разному. У каждого свой масштаб в определении легкого и трудного. Кому-то не по силам то, мимо чего другой пройдет и не заметит.

— Чем выше энтузиазм, тем меньше этих самых трудностей, — сказал мне один из литейщиков. — Бывает, кое-кто порой слово «энтузиазм» с усмешкой произносит. Вот таким, считаю, все на свете трудно, даже щи хлебать...

А есть ли такие на заводе? Конечно, есть. Они не делают погоды, их слово не много стоит, не больше, чем их дела; они не выпячивают себя вперед, отлично понимая, что на популярность рассчитывать не приходится. Но они есть, как и в любом другом коллективе. И когда кто-то из них приходит к мастеру с «бегунком», это не вызывает ни сожаления, ни вообще интереса. Происходит естественный процесс самоочищения.

И все-таки они есть...

— А вот у меня свои суждения насчет завода, значит, нашего. Да только что толку выкладывать их, все одно не напечатают. Все больше ведь «ура-ура».

— Если ваши суждения окажутся интересными, то почему ж не написать о них?

— Эх ты! А потом начнут меня полоскать за эти самые суждения. Нет уж! Вот если только фамилию не указывать...

Надо ли упоминать о таких? Наверное, надо. Для контраста. И именно не указывая фамилии. Во-первых, все равно отпустятся, а во-вторых, уж больно все они на одно лицо, эти критики с кукишами в кармане. Вне зависимости от возраста, специальности и даже пола. И речь их схожа, как схож образ мыслей, как схожи поступки и цели.

В обеденный перерыв, за партией домино, они не прочь подекларировать свое жизненное кредо. Особенно перед молодежью — меньше шансов столкнуться с серьезным оппонентом, от которого не отделаешься небрежной фразой:

— Да что ты, желторотый, в жизни-то смыслишь? Слушай лучше, когда умные люди тебе говорят, да на ус мотай...

Девушка-крановщица, проработавшая на заводе всего лишь полтора года, написала о таких «философах»:

«...Сколько доброго мы видим в нашем коллективе, как стараются люди помочь друг другу в работе, научить тому, что знают, как научили меня управлять краном, любить свою профессию, жить с мечтой. И поэтому я просто ненавижу, когда начинают все оханивать, смеяться над тем, что ты уважаешь. Таких болтунов я гнала бы с завода, чтоб не воровали у людей хорошее настроение, веру в дружбу и честность. И еще в то, что наш завод — это не просто работа, а нечто большее, не знаю только, как объяснить...»

Это верно, объяснить в двух словах всю сложность связей между заводом и теми, кто работает на нем, вряд ли возможно. Они различны, эти связи, для каждого свои, и каждый по-разному отвечает на вопрос:

— Каковы связи ваших производственных дел с делами личными, то есть какое значение играл и играет завод, цех, в котором вы работаете, в формировании вашей личности, вашей внепроизводственной, так сказать, судьбы?

И не было случая, чтобы кто-либо сказал:

«Да никакой. Я сам по себе, завод сам по себе. Отмотал смену и все, лады...»

Даже «философы-доминошники» не рисковали на подобное утверждение. Предпочитали промолчать.

— Какое место в вашей жизни занимает общественная работа? Насколько она удовлетворяет вас, какой бы вы хотели ее видеть сегодня и в будущем?

Сколько интересного привелось услышать в ответ. Общественная работа стала неотъемлемой частью работы вообще, без нее многие просто не ощущают всей полноты жизни.

— Только она должна быть по интересу. Одно время я была в добровольной народной дружине, по комсомольскому поучению. Мне не нравилось, честно говоря. А вот сейчас распространяю и пропагандирую художественную литературу и, пожалуйста, хоть все свободное время могу на это потратить, потому что мне очень интересно, по душе, то есть...

И еще вопрос, который задавался каждому собеседнику:

— Расскажите о ваших друзьях. Именно о тех, с кем свела вас общая работа на заводе. Есть ли среди них люди, которыми вы гордитесь, на кого равняетесь в личной и производственной жизни? Кто эти люди?

Десятки фамилий называются в ответ. Фамилии тех, кто обучил новой профессии, кто удивил своим мастерством, любовью к делу, кто поддержал в трудные минуты сомнений и душевной слабости, сказал доброе слово, помог и вдохновил личным примером.

— Списком писать не хочется, а по отдельности — очень много страниц выйдет. Я лучше уж об одном, да поподробнее...

И еще один вопрос:

— Ваши мысли о заводе в целом. О той роли, какую играет он в жизни тысяч людей, в жизни вашего района, всего города, области, страны...

— Наш завод — это как бы столица... Какой страны? Да понимаете ли, жизнь каждого человека — это вроде бы особая страна: со своей историей, географией, политикой, экономикой, искусством. Так вот, выходит, завод и есть столица моей жизни...

Машиностроители рассказывают. Каждый по-своему. Подробно и скрупульезно, предельно серьезно и шутливо, письменно и устно, сосредоточиваясь на основном и вспоминая детали. И самое главное — неравнодушно. Ибо рассказывают о деле всей своей жизни, имя которому — ордена Трудового Красного Знамени Волжский завод цементного машиностроения.

Словно из кусочков блестящей смальты складывается его многоцветная биография, из непростых человеческих судеб, сумма которых и есть общая судьба завода, его вчерашний, сегодняшний и завтрашний день. Почти о каждом из ветеранов завода можно написать отдельную книгу. Например, о многолетнем и повседневном подвиге Валентина Сергеевича Замешаева. Ведь в каждой выпущенной заводом машине была частица его большого сердца.

Как жаль, что сердце порой оказывается слабее воли человека. Слабее не по способности самоотверженно любить, а просто физически слабее. Против него объединяются и усталость

бессонных ночей, проведенных в цехах, и горячее дыхание литеек, и нервное напряжение в ударные дни. Так много против одного человеческого сердца...

А разве нельзя написать интересно и подробно о творческом пути Владимира Дмитриевича Гнатышана, Станислава Викентьевича Подымы, Ивана Тихоновича Базарного, рабочей семьи Сироткиных?

Их много — интереснейших людей, чья заводская биография началась десятилетия назад.

Вера Александровна Соловьева и Анатолий Григорьевич Феклин — еще две книги о кадровых рабочих, чей труд граничит с искусством.

Токари Александр Андреевич Малышев и Валентин Романович Сермягин, их товарищи: Олег Фиофилович Глушков — бригадир кузнецов, Александр Гаврилович Таланов — бригадир модельщиков, обрубщик Николай Сергеевич Землянкин и сотни других — коммунисты и беспартийные, они живут одной жизнью с заводом, и оттого так схожи их судьбы. Они пришли на завод и работают на нем не один десяток лет, и нет для них ничего значительней и важней дела, порученного их рукам и их сердцам.

Люди, о которых можно написать книги... О которых, возможно, они и будут написаны, ибо на примере жизненного подвига этих людей можно и должно воспитывать молодое поколение рабочего класса.

Судьбы людей, живущих едиными устремлениями, борющихся за достижения единых целей, должны быть схожими. Но это не монотонная схожесть, не нивелирование характеров, это схожесть индивидуальностей, личностей, каждая из которых значительна сама по себе.

Годы пятидесятые, шестидесятые, годы семидесятые. Цепь больших событий и в жизни страны, и в жизни завода. Годы мужания, годы славных дат, к которым со всем народом целеустремленно шел коллектив Волгоцеммаша.

Полувековой юбилей Великой Октябрьской революции, столетие со дня рождения Ильича, пятидесятилетие образования Союза Советских Социалистических Республик, семь исторических съездов партии, шестидесятилетие Октября... Эти события мирового звучания дополнил еще один, более скромный юбилей, дорогой сердцу тольяттинских машиностроителей — юбилей их завода, двадцатипятилетие со дня опубликования постановления о его строительстве. Это промежуточный итог многолетнего труда, тревог, надежд и мечтаний.

Все это в прошлом и принадлежит уже истории. Нашей все-

общей истории и той ее странице, которая написана трудом, делами энтузиастов завода.

Волжский завод цементного машиностроения пытливо вглядывается в свое завтра, полное смелых замыслов, полное работы. Трудной работы. Нужной работы. Без нее просто нельзя. Нельзя и все!..

— Довольны ли вы своей судьбой?

— Да, конечно, — отвечали мне.

— Кем бы вы стали, если вдруг съездила привелось бы начинать жизнь?

Столь традиционный, но вполне закономерный вопрос я задавал многим.

— Машиностроителем, кем же еще? Только им...

В ИСТОКЕ ВСЕГО — СТРОЙКА

Да, все начинается со стройки. С первой дороги, проложенной к будущему котловану, с первого ковша вынутой земли, с первого куба уложенного бетона.

И кажется людям: вот только быстрее бы построить, а там все пойдет само-собой, там уже — дело простое.

Конечно, в глубине души люди понимают, что самое сложное начнется именно тогда; когда будут перерезаны красные ленточки, натянутые у ворот новорожденного завода, и потекут будни, с их каждодневными заботами, главной из которых будет забота роста, совершенствования, мужания коллектива, тысяч людей, без которых завод мертв.

Поэтому зачастую хочется узнать: а чем же занимались раньше те люди, которые составляют сегодня крепкий, слаженно работающий коллектив? Какие их волновали вопросы, о чём они спорили, чем восхищались, по какому поводу негодовали? Ведь именно их действия и поступки, наблюденные во времени, ретроспективно, помогают сегодня понять и оценить путь, пройденный через годы труда, самосовершенствования, учебы, дружбы.

Типичным явлением для всего завода в целом стало стремление к непрерывному профессиональному росту. Машиностроители упорны, такова специфика профессии.

Вчерашиий новичок, отказывая порой себе в отдыхе, готовится к экзаменам на разряд; рабочий, уже достигший высокой квалификации, спешит после смены в библиотеку: он студент-заочник.

Биографии многих мастеров, старших мастеров, ведущих за-

водских специалистов во многом схожи: демобилизованный солдат, рабочий, студент, инженер.

Именно этим объясняется бросающаяся в глаза сплоченность коллектива, проникнутая рабочей дружбой, взаимопониманием, единством взглядов и одновременно строгой взыскательностью.

— Инженер я по образованию, по должности. А по сути своей я был и остаюсь рабочим и продолжаю считать себя полноправным представителем нашего славного рабочего класса...

Такие слова приходилось слышать часто. Это не просто слова, это действительность, это сказано искренно, от души.

Мы не всегда задумываемся над тем, сколь много сложнейших понятий заключено в этом коротком, привычном слове «рабочий». Давно стало бессмысленным сочетание слов: «простой рабочий». Быть рабочим сегодня, рабочим настоящим, полномочным представителем советского рабочего класса — это очень не просто. Это значит сочетать в себе многие начала: политические, моральные, физические. Атакующий класс, класс, в недрах которого рождается большинство замечательных производственных починов; их соцветие и составляет трудовую славу нашей Отчизны.

И когда приходилось сталкиваться с тем, что вчерашний рабочий, став командиром производства, получив диплом инженера или техника, продолжает числить себя в рядах рабочего класса, я понимал и верил: это не декларация, человек вовсе не рисуется рабочим происхождением, он по существу своему остается рабочим, причем в самых лучших проявлениях этого существа.

— Рабочая косточка, — говорят про таких людей. — Дело не одной головой понимает, но и руками тоже.

Я не хочу сказать, что только этим путем должен идти тот, кто решил стать инженером. Путей много, каждый волен выбирать свой собственный, но мне кажется, что путь того же Ивана Тихоновича Базарного и многих других сегодняшних руководителей завода, которые начинали как электрики, слесари, литейщики, — это самый короткий путь к большому инженерному успеху.

Я не рассматриваю слово «инженер» как всего лишь синоним понятия «технический начальник». Инженер — это в первую очередь тонкий психолог, умелый воспитатель, боец за все новое и передовое, что рождается в коллективе, будь то техническое или общественное начинание. И это здорово, когда, обращаясь к инженеру, люди говорят ему:

— Вот вы сами были рабочим...

Говорят, гордясь тем, что их руководитель в прошлом — тоже рабочий человек, знающий производство «снизу». С того самого «низа», который является «верхом», ибо от него зависит в конечном счете успех или неуспех любого технического замысла.

«Вот вы сами были рабочим...»

Такое могут сказать и с упреком. Это будет тревожным сигналом, знаком того, что где-то обрываются или грозят обрываться нити доверия, уважения, товарищеского понимания.

И пусть не обязательно вслух говорить слова:

«Я был рабочим, товарищи! Да я и есть рабочий, я остаюсь им, меняется лишь моя должность...»

Вслух можно и не говорить. Смысл этого понимается без слов, по самому существу отношения.

Именно эти взаимоотношения, когда все понятно без высоких фраз, очень типичны для ордена Трудового Красного Знамени Волжского завода цементного машиностроения.

* * *

Все начинается со стройки... Собственно говоря, для такого большого завода, каким является Волгоцеммаш, стройка не кончается днем сдачи строителями последнего цеха, а становится как бы постоянно действующим фактором в жизни предприятия; оно не статично и, находясь в непрерывном развитии, время от времени приходит к порогу перестройки, расширения, реконструкции. Появляются новые цеха, полностью изменяется облик ранее построенных, все это закономерно для крупного производственного организма, завода, являющегося флагманом отечественного цементного машиностроения.

Естественно, что, как и у всякого другого дела, есть у стройки свой исходный рубеж, тот первый колышек, забитый на поросшем травой пустыре, которому через короткое время суждено стать заводской территорией.

Начало пятидесятых годов связывается в нашей памяти с разворотом поистине гигантских строек. По всей стране закладываются крупнейшие энергетические и машиностроительные комплексы, на уровень совершенно новых темпов и объемов выходит жилищное и социально-культурное строительство.

Кто-то однажды очень точно назвал цемент хлебом промышленности. В начале пятидесятых годов этого хлеба стране не хватало; мы производили цемента втрое меньше, чем Соединенные Штаты Америки. Цементопроизводящие предприятия работали на устаревшем оборудовании, как правило, закупленном за рубежом еще в довоенные годы. Практически нужно было зано-

во создавать отечественную промышленность цементного машиностроения и оснащать цементные предприятия новой высокопроизводительной, прогрессивной техникой.

На первых порах эта задача была возложена на плечи таких испытанных машиностроительных гигантов, какими являлись Уралмаш и Сибтяжмаш. Однако кому не было ясным, что для этих заводов, сколь славными они ни были б, выпуск цементного оборудования являлся «неродным» делом, он не входил в основную номенклатуру этих предприятий. А следовательно, вряд ли можно было ожидать, что только их усилиями удастся решить неотложную проблему перевооружения всей цементной промышленности страны.

Оборудование, которое стали выпускать с середины пятидесятых годов, хоть и обеспечивало большую производительность по сравнению с оборудованием импортным, но все же не перешагивало за цифру пятьдесят тонн цемента в час. Надо было радикально решать кризисную ситуацию, и единственным правильным шагом в этом направлении был шаг по пути создания уникального по своим возможностям специализированного предприятия, основной задачей которого являлись бы разработка и производство однотипного серийного оборудования для цементной промышленности. Таким предприятием стал Волжский завод цементного машиностроения. Рождение его было провозглашено 24 августа 1955 года, именно тогда было принято решение о строительстве Волгоцеммаша.

Я сказал: рождение. Хотя обычно рождение завода связывают с торжественным моментом, когда перерезается алая лента и под гром оркестра люди входят в еще безлюдные цеха. Но цеха сдаются не все сразу, а поочередно, и, таким образом, у завода возникает множество дней рождения, и какой из них самый главный, сказать затруднительно. По-моему, все же правильнее считать тот день, когда люди приступили к строительству, забили первый колышек, овеществивший лаконичные строчки правительственного постановления.

Итак, лето 1956 года. Город Ставрополь-на-Волге. Нагретая солнцем залужская степь в обрамлении соснового бора. Первые кварталы будущего Тольятти, первые его дома еще в основном одно- и двухэтажные; самое начало нового этапа строительной эпопеи, отметившей в 1980 году свой тридцатилетний юбилей. Тридцать лет Куйбышевгидрострою! Кто думал о такой дате тогда, в пятьдесят шестом?

Пунктирной прямой уходила в степь будущая заводская сторона молодого промышленного центра, которому суждено было через пятнадцать—двадцать лет стать крупнейшим индустри-

альным сосредоточением не только Средней Волги, но и всей России, всего Союза.

Ну, а в ту, далекую теперь уже пору только-только поднимал свои первые установки Ставропольский завод синтетического каучука, а рядом вставал Волгоцеммаш.

Я хорошо помню это время. Мне привелось быть непосредственным свидетелем всех событий, связанных со строительством первых заводов в Ставрополе. Радовало не только их уникальность, которая как бы заранее гарантировала им славу, а значит, и славу городу, с чьим именем будут ассоциироваться трудовые свершения заводских коллективов. Радовало то, что небывалая по размаху гидroteхническаястройка, начатая в Жигулях в августе 1950 года и близящаяся к завершению, найдет свое продолжение на новых стройплощадках, и десятки тысяч строителей, проверенных в труднейших делах, сплоченных в дружную, крепкую семью, не разъедутся кто куда, а останутся на месте, применят свой богатейший опыт и разовьют его, перейдя от гидroteхнического к промышленному и гражданскому строительству...

Заводы — это значит город. Большие заводы — большой город. Нельзя не вспомнить, что первое время вообще не предполагалось строительство даже незначительного по величине города взамен затопленного Ставрополя. Куйбышевский гидроузел могли обслуживать люди, живущие в небольшом поселке. Вот поэтому с появлением идеи строительства таких заводов, как завод синтезкаучука, Волгоцеммаш, завод ртутных выпрямителей (нынешнее производственное объединение «Трансформатор») и других, появилась и твердая уверенность, что вместе с ними вырастет в заложской степи новый во всех отношениях город. Он станет родным, главным городом в жизни поколения, что родилось вместе с заводами, поколения, которому сегодня двадцать пять лет и которое составляет ударную силу тольяттинского рабочего класса.

Как часто мы забываем, что появление нового промышленного предприятия, а в особенности целого промышленного комплекса, — это свершение не только технического характера, но, я бы сказал, в первую очередь, социального. Завод не просто сосредоточение машин и механизмов. Даже ультрасовременный завод-автомат без людей — мертвое нагромождение металла. Люди — душа любого предприятия, живые люди.

И вот появление на ставропольской земле крупных современных заводов, в частности Волгоцеммаша, загадя определило судьбы его одногодков. Или тех, кому к моменту рождения завода было пять, семь, десять лет от роду. Они получали совер-

шенно определенную перспективу, еще не думая о ней, не предполагая ничего, ибо в детстве все мы мечтаем стать только капитанами дальнего плавания, полярниками или бойцами пожарной охраны.

А завод уже готовил для них свои цеха, накапливал вопросы, которые им предстояло решать и которые они решают сегодня и будут решать завтра. Он открыл им необозримое поле для исканий, для творчества, для самостановления. Эти люди, ровесники завода, стали главными на нем, стали питомцами его славы и одновременно творцами ее.

Вот что означало в 1956 году для тысяч людей постановление правительства о начале возведения в Ставрополе завода цементного машиностроения...

Если же говорить чисто деловым языком, то на плечи будущего завода ложилась забота, связанная с планомерным и год от года возрастающим выпуском основного оборудования для технологических линий по производству цемента: мельниц, дробилок, вращающихся печей для обжига клинкера, холодильников и т. д. Со временем этот список разросся и в номенклатуру завода было включено то, о чем и не думалось в середине пятидесятых годов, — от гусеничных автокранов громадной грузоподъемности до хрупкого хрустала.

Я еще раз вернусь к мысли о том, что появлению завода всегда сопутствует появление определенных социальных перспектив для нескольких поколений людей одновременно. Рождение Волгоцеммаша, завода, который, как уже говорилось, должен был сосредоточить сумму инженерных начал, связанных с проблемами цементного машиностроения, вызвало необходимость научного обоснования целого ряда идей и разработок, регулярного ведения исследовательской, экспериментальной и опытно-конструкторской работы. Объединить все это в рамках завода не представлялось тогда возможным. Поэтому было принято решение организовать головной Всесоюзный научно-исследовательский институт цементного машиностроения, расположив его в непосредственной, оперативной, так сказать, близости от завода, буквально в получасе ходьбы. Оценить дальновидность такого решения в полной мере можно только сейчас, когда пришло время и необходимость создания единого целого — производственного объединения, включающего в себя и собственно завод и научно-исследовательское учреждение.

Это мысли и идеи уже сегодняшние. А четверть века назад появление ВНИИцеммаша означало для Ставрополя приход большой науки, означало, что кто-то из сегодняшних школьников или молодых рабочих, заполняющих по вечерам институтские

альным сосредоточением не только Средней Волги, но и всей России, всего Союза.

Ну, а в ту, далекую теперь уже пору только-только поднимал свои первые установки Ставропольский завод синтетического каучука, а рядом вставал Волгоцеммаш.

Я хорошо помню это время. Мне привелось быть непосредственным свидетелем всех событий, связанных со строительством первых заводов в Ставрополе. Радовало не только их уникальность, которая как бы заранее гарантировала им славу, а значит, и славу городу, с чьим именем будут ассоциироваться трудовые свершения заводских коллективов. Радовало то, что небывалая по размаху гидroteхническая стройка, начатая в Жигулях в августе 1950 года и близящаяся к завершению, найдет свое продолжение на новых стройплощадках, и десятки тысяч строителей, проверенных в труднейших делах, сплоченных в дружную, крепкую семью, не разъедутся кто куда, а останутся на месте, применят свой богатейший опыт и разовьют его, перейдя от гидroteхнического к промышленному и гражданскому строительству...

Заводы — это значит город. Большие заводы — большой город. Нельзя не вспомнить, что первое время вообще не предполагалось строительство даже незначительного по величине города взамен затопленного Ставрополя. Куйбышевский гидроузел могли обслуживать люди, живущие в небольшом поселке. Вот поэтому с появлением идеи строительства таких заводов, как завод синтезкаучука, Волгоцеммаш, завод ртутных выпрямителей (нынешнее производственное объединение «Трансформатор») и других, появилась и твердая уверенность, что вместе с ними вырастет в заложской степи новый во всех отношениях город. Он станет родным, главным городом в жизни поколения, что родилось вместе с заводами, поколения, которому сегодня двадцать пять лет и которое составляет ударную силу тольяттинского рабочего класса.

Как часто мы забываем, что появление нового промышленного предприятия, а в особенности целого промышленного комплекса, — это свершение не только технического характера, но, я бы сказал, в первую очередь, социального. Завод не просто сосредоточение машин и механизмов. Даже ультрасовременный завод-автомат без людей — мертвое нагромождение металла. Люди — душа любого предприятия, живые люди.

И вот появление на ставропольской земле крупных современных заводов, в частности Волгоцеммаша, загадя определило судьбы его одногодков. Или тех, кому к моменту рождения завода было пять, семь, десять лет от роду. Они получали совер-

шенно определенную перспективу, еще не думая о ней, не предполагая ничего, ибо в детстве все мы мечтаем стать только капитанами дальнего плавания, полярниками или бойцами пожарной охраны.

А завод уже готовил для них свои цеха, накапливал вопросы, которые им предстояло решать и которые они решают сегодня и будут решать завтра. Он открыл им необозримое поле для исканий, для творчества, для самостановления. Эти люди, ровесники завода, стали главными на нем, стали питомцами его славы и одновременно творцами ее.

Вот что означало в 1956 году для тысяч людей постановление правительства о начале возведения в Ставрополе завода цементного машиностроения...

Если же говорить чисто деловым языком, то на плечи будущего завода ложилась забота, связанная с планомерным и год от года возрастающим выпуском основного оборудования для технологических линий по производству цемента: мельниц, дробилок, вращающихся печей для обжига клинкера, холодильников и т. д. Со временем этот список разросся и в номенклатуру завода было включено то, о чем и не думалось в середине пятидесятых годов, — от гусеничных автокранов громадной грузоподъемности до хрупкого хрустала.

Я еще раз вернусь к мысли о том, что появлению завода всегда сопутствует появление определенных социальных перспектив для нескольких поколений людей одновременно. Рождение Волгоцеммаша, завода, который, как уже говорилось, должен был сосредоточить сумму инженерных начал, связанных с проблемами цементного машиностроения, вызвало необходимость научного обоснования целого ряда идей и разработок, регулярного ведения исследовательской, экспериментальной и опытно-конструкторской работы. Объединить все это в рамках завода не представлялось тогда возможным. Поэтому было принято решение организовать головной Всесоюзный научно-исследовательский институт цементного машиностроения, расположив его в непосредственной, оперативной, так сказать, близости от завода, буквально в получасе ходьбы. Оценить дальновидность такого решения в полной мере можно только сейчас, когда пришло время и необходимость создания единого целого — производственного объединения, включающего в себя и собственно завод и научно-исследовательское учреждение.

Это мысли и идеи уже сегодняшние. А четверть века назад появление ВНИИцеммаша означало для Ставрополя приход большой науки, означало, что кто-то из сегодняшних школьников или молодых рабочих, заполняющих по вечерам институтские

аудитории, придет со временем в исследовательские лаборатории, сделает в науке свой первый шаг и, может быть, скажет в ней новое слово, обогатит ее...

* * *

Я знал многих строителей Волгоцеммаша. Михаил Андреевич Тимофеев, ветеран отечественного гидростроения, возглавил только-только созданный тогда второй стройрайон, впоследствии СМУ-2 Куйбышевгидростроя. Братья Малышевы, коренные ставропольчане, они вели коммуникационные трассы на всей территории завода. Аркадий Владимирович Эгенбург, человек, с которым меня объединяют давнишние приятельские отношения, уходящие в романтическую пору первых свершений Куйбышевгидростроя, — он был их самым непосредственным и неуемным участником. Под его началом СМУ-2 продолжило работу. Главным инженером у Эгенбурга в ту пору был человек большой энергии и таланта — Николай Александрович Кулешов. Построив Волгоцеммаш, он не смог расстаться с ним, такое часто случалось с куйбышевгидростроевцами. И это, по-моему, очень здорово. Две очереди завода — почти двенадцать лет непрерывного напряжения, забот, тревог, в общем, всего, что неизбежно приносит с собой большая стройка. За такое время, да и за более короткое, человек срастается и с развивающимся заводским коллективом, и со всем тем, что так или иначе относится к «его заводу». Размывается грань, разделяющая подрядчика и заказчика; общее дело роднит людей, они становятся близкими друзьями, единомышленниками. Поэтому никого не удивило, когда Николай Александрович Кулешов стал заместителем директора Волгоцеммаша по капитальному строительству. Он просто продолжил все начатое им ранее...

То был интереснейший период строительства завода. Рассказывая о нем, хочу привести выдержки из сухой, перечислительной справки, в скупых строках которой воссоздается без преувеличения грандиозность совершенного строителями дела.

«По первоначальному проекту в составе завода было запланировано строительство восьми основных и четырех вспомогательных цехов, в том числе: сталелитейного с обрубным отделением, чугунолитейного с обрубным отделением, кузнечно-прессового, цеха металлоконструкций, механического с двумя отделениями, сборочного с двумя отделениями, сварочно-сборочного цеха металлоконструкций, термического, модельного, инструментального, ремонтно-механического, скрапоразделочного, объектов энергетического, транспортного и складского хозяйства. Завод должен выпускать продукции на 51,2 миллиона рублей в год...

В короткий срок была построена временная автомобильная подъездная дорога к промплощадке, проложены высоковольтная кабельная линия для временного энергоснабжения и внешний питьевой водопровод. Начато строительство железнодорожной ветки от станции Промышленная до строительной площадки завода.

В конце апреля 1956 года первыми на ней появились машины экскаваторов Яков Вельможин и Александр Абдалов и машинист канавокопателя Владимир Миронов. Началось рытье котлованов под фундамент будущих цехов и траншей для прокладки подземных коммуникаций.

В мае строители приступили к устройству фундаментов автогаража, котельной, центрального склада, блока вспомогательных цехов № 1, деревообрабатывающего цеха, склада моделей, трансформаторной подстанции на 110 киловольт, железнодорожной станции, локомотивно-вагонного депо, завоудования, центральной проходной завода, а также приступили к рытью котлованов для сооружения цеха металлоконструкций и механосборочных цехов.

В течение всего 1956 года и зимних месяцев 1957 года велись общестроительные работы на всех объектах, укладка железнодорожных путей и автомобильных дорог, было завершено устройство питьевого и технического водопровода, канализации, ливневых водостоков, теплосетей.

Весной 1957 года строители закончили сооружение первых зданий: автогараж и котельной, поднялись корпуса деревообрабатывающего цеха и склада моделей, возвели каркас блока вспомогательных цехов, центральный склад завода; завершился монтаж колонн цеха металлоконструкций и механосборочных цехов. Одновременно закладывались фундаменты сталелитейного, кузнецко-прессового, чугунолитейного и скрапоразделочного цехов, кислородной, компрессорной и ацетиленовой станций.

К осени был закончен монтаж оборудования в котельной и на трансформаторной подстанции 110 киловольт, которые дали тепло и электроэнергию объектам, сданным в эксплуатацию, и в бытовки блока вспомогательных цехов.

С 1958 года начали вступать в строй здания механосборочных цехов. В декабре 1958 года заводчане получили в постоянную эксплуатацию блок вспомогательных цехов, производственной площадью 4 560 квадратных метров, центральный склад; была закончена кладка стен и кровли корпуса МСЦ-2; завершилась строительная часть здания кузнечно-прессового цеха, кислородной, компрессорной и ацетиленовой станций; были заложены фундаменты и установлены колонны сталелитейного,

чугунолитейного и модельного цехов; введено в эксплуатацию восемь жилых домов и оборудован первый детский сад на 130 мест.

В 1959 году во временную эксплуатацию приняты цех металлоконструкций и корпус МСЦ-2 общей площадью 36 712 квадратных метров. В 1960 году их приняли в постоянную эксплуатацию.

В 1961 году строители завершили строительство еще одного большого корпуса — блока МСЦ-1, производственная площадь которого составляла 19 096 квадратных метров. В этом же году начался новый этап в строительстве завода — ввод в строй цехов металлургического производства.

22 декабря 1961 года государственной комиссией принят сталелитейный цех производственной мощностью 25 тысяч тонн фасонного литья и 23 тысячи тонн слитков в год; 26 апреля 1962 года — чугунолитейный цех мощностью 33 тысячи тонн чугунного литья в год; 30 июня 1962 года — кузнечно-прессовый цех мощностью 18 тысяч поковок в год и скрапоразделочный цех с мощностью обработки 111 тысяч тонн металлолома.

С 1958 по 1962 год в составе первой очереди завода были построены кислородная, компрессорная и ацетиленовая станции, центральная заводская лаборатория, участок формовочных материалов, центральный склад, заводоуправление, инженерный корпус № 1, центральная проходная и два контрольно-пропускных пункта, фабрика-кухня на 150 мест.

Еще не было закончено возведение объектов первой очереди, а коллектив СМУ-2 летом 1961 года широким фронтом развернул работы по строительству второй очереди завода. Вопрос о ее строительстве был решен задолго до этого: 19 августа 1958 года ЦК КПСС и Совет Министров СССР приняли постановление «О развитии железорудной и марганцевой промышленности СССР», которым было предусмотрено увеличение мощностей завода Волгоцеммаш более чем в два раза. Этим постановлением наряду с производством цементного оборудования на завод были возложены обязанности по выпуску дробильно-размольного оборудования для горнорудной промышленности. В соответствии с этим Совет Министров СССР в июле 1960 года установил мощность завода на годовой выпуск продукции в сумме 117 миллионов рублей, обязав Министерство строительного и дорожного машиностроения начать строительство второй очереди завода. Предстояло построить блок ЦМК-2 — МСЦ-3 производственной площадью 55 290 метров, блок вспомогательных цехов № 2 производственной площадью в три с половиной раза больше, чем БВЦ-1, цех цветного литья мощностью 2 500 тонн

в год, модельный цех со складом моделей, расширить и реконструировать кузнечно-прессовый и инструментальный цеха, построить еще по одной кислородной и компрессорной станции.

31 декабря 1962 года был принят от строителей первый объект второй очереди — модельный цех со складом моделей общей площадью 13 300 квадратных метров. Затем, 23 июня 1963 года вступил в строй блок вспомогательного цеха № 2. В конце 1964 года принят в постоянную эксплуатацию цех цветного литья.

30 декабря 1964 года строители сдали первые три пролета блока ЦМК-2 — МСЦ-3, а в декабре 1967 года — последний пролет этого гигантского корпуса. В составе второй очереди завода были выстроены локомотивно-вагонное депо, кислородная и компрессорная станции, инженерный корпус № 2, фабрика-кухня на 500 мест, прачечная и пожарное депо.

В течение всего периода строительства первой и второй очереди завода велись планомерные работы по благоустройству территории: строились дороги, асфальтировались площадки и переходы между цехами, оборудовались места для отдыха, проводилось наружное освещение. Были высажены сотни деревьев и десятки тысяч кустарников. В черте завода выращен замечательный питомник декоративных растений и фруктовый сад, построена теплица для ранних овощей.

В эти же годы построены и сданы в эксплуатацию сто двадцать тысяч квадратных метров жилой площади, пять детских комбинатов, пионерский лагерь, профилакторий, водноспортивная база, стадион и шесть цеховых столовых...

Цветники, теплицы... А мне вспоминается, как на самой заре своей истории коллектив Волгоцеммаша, тогда, в общем-то, и не завода еще, в нынешнем понимании этого слова, высаживал первый в Ставрополе парк. Инициатором и душой этого дела был Георгий Моисеевич Лазаренко, директор строящегося завода. Что греха таить — немало людей скептически отнеслись к подобной инициативе.

— Помилуйте, — говорили они. — На кой черт это нужно вообще, а Лазаренко в частности? Что у него, других забот мало? Добро бы заводскую территорию озеленял, тогда можно понять его пыл и пыл его сотоварищей по древонасаджению. А тут, на пустыре, за семь верст от завода киселя хлебать. Чудачество...

До озеленения заводской территории было еще далеко. Куда важнее уследить за тем, чтобы не тонули в грязи подъездные пути и пешеходные дорожки к строящимся цехам. Все было разъезжено и измоловлено гусеницами тракторов, колесами самосва-

лов; весной и осенью, в дожди и в талую пору борьба с грязью становилась проблемой. Так что рано было думать об аллеях, что расчертят со временем зелеными прямоугольниками заводскую территорию. Не пришла еще их пора.

И Георгий Моисеевич организовывал на заводе субботники по посадке городского парка. Чтоб был он для всего города, а не только для завода. И то, что вставал парк на необстроенным еще толком пустыре, в том тоже скрывался определенный смысл. Люди душой, мечтой устремлялись в будущее. Совсем недалекое. Высаживая тоненькие деревца, прикидывая планировку будущего парка, разбивая цветочные клумбы, они жили этим будущим, рисовали его себе — облик главного города их жизни.

Конечно, им трудно, просто невозможно было тогда представить себе сегодняшнюю центральную площадь с великолепным архитектурным ансамблем, выросшим на месте предлесья, распаханного под огородики. Величественный Дворец культуры завода СК, гостиница «Жигули», ряды двенадцати- и шестнадцатиэтажных домов, кто тогда представлял себе все это? Даже самый неуемный мечтатель был кудадержаннее в своих фантазиях.

Но парк-то жив! Он органично вписался в сегодняшний центр старого района Тольятти. Его деревья поднялись ввысь, на его аллеях играют дети — внуки тех, кто привнес когда-то сюда на поросший полынью пустырь первые саженцы.

— Да изломают все, порастопчут, — говорили им. — Зря старайтесь, что вам, леса мало, что ли?..

Ломали, конечно, и портили, не без этого. Но парк-то живет. И радует своей зеленью, своей тенью, разноцветьем клумб. Пусть он и невелик по площади, скорее это даже сквер, а не парк, но дело-то не в размерах его. Это один из памятников оптимизму, романтическому началу в характерах людей. Именно оптимизм помог им преодолеть все трудности исходного периода. Без этого счастливого качества души не было бы очень многого из того, чем гордится сегодня трудовой Тольятти.

ВСТУПЛЕНИЕ В ЖИЗНЬ

Когда я вспоминаю период строительства Волгоцеммаша, особенно самые первые годы его, когда слушаю рассказы о тех временах или читаю написанные очевидцами и участниками тех событий строки, то невольно ловлю себя на мысли, что невозможно разделить два начала: строительство завода и работу