

Память

14 февраля исполнилось 100 лет со дня рождения Владимира Конюшко. Он не был человеком публичным и вместо пламенных речей с трибун предпочитал конкретную работу. Владимир Кондратьевич много сделал для развития нашего города, при этом не боялся говорить правду руководителям разных уровней, вплоть до обитателей Кремля.

ПОЛЯРНИК И РАЗВЕДЧИК

Родился Владимир Конюшко в семье сотника — так называлась тогда должность начальника участка Московского трамвайного треста. Учился в знаменитой школе № 7, известной по роману Рыбакова «Дети Арбата». Активно занимался спортом, был членом юношеской сборной столицы по легкой атлетике. Окончив курсы полярных работников у знаменитого Шмидта, стал старшим метеорологом на маленьком острове Преображения (море Лаптевых).

Вместо намеченного года команда из четырех человек несла полярную вахту целых два с половиной. Но Владимир не терял времени даром — самостоятельно изучал английский язык, потому что хотел поступить в Ленинградский институт инженеров водного транспорта. И поступил, а через два года добровольцем ушел на Финскую. О нем даже писала газета «Ленинградская правда».

Когда началась Великая Отечественная, добровольца Конюшко направили в диверсионную школу, а затем забросили в тыл врага. За участие в одной из операций он был награжден орденом Красной Звезды, но документы оказались потеряны. Командование собиралось представить его к ордену Ленина, но тут пришла директива из Москвы: отозвать с фронта старшекурсников некоторых вузов для окончания учебы. Среди них оказался и Владимир Конюшко.

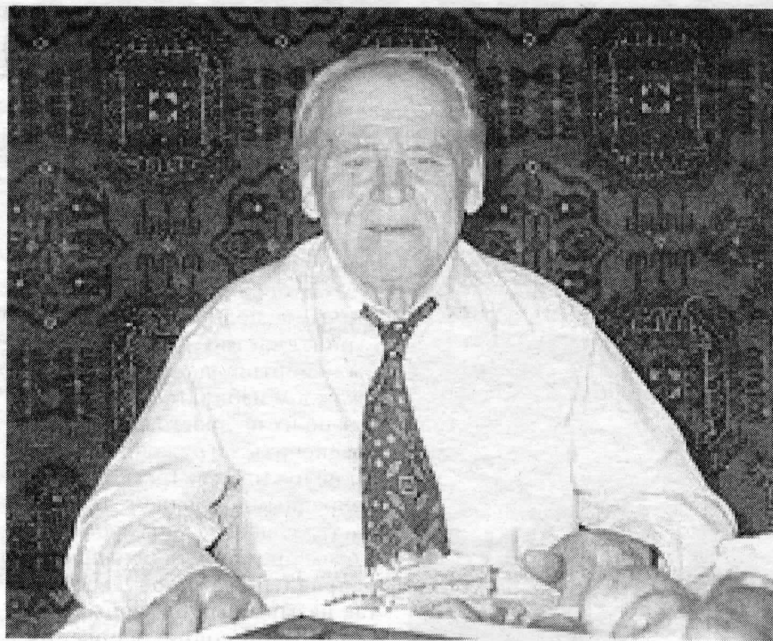
Вернувшись в уже осажденный Ленинград, он в военном госпитале нашел свою жену Веронику, которая была очень истощена. От нее узнал, что их новорожденная дочь прожила всего 18 дней, потому что у матери не было молока.

В 1942 году Ленинградский институт инженеров водного транспорта эвакуировали в Горький. Сейчас это самостоятельный вуз — Государственный университет морского и речного флота имени адмирала Макарова, где в музее есть стенд, посвященный Владимиру Конюшко.

После окончания вуза семья молодых специалистов с годовалым ребенком отправилась на Дальний Восток, а через три года — через всю страну — на запад, восстанавливать судоходные пути на Немане. В январе 1955-го Владимир Конюшко был направлен в наш город на должность начальника судоходных сооружений гидроузла строящейся Куйбышевской ГЭС.

СУДОХОДНЫЕ СООРУЖЕНИЯ

Хочу напомнить, что идею энергетического использования Волги возле Самарской Луки выдвинул еще ленинский соратник Кржижановский в 1910 году. К ее реализации приступили в 30-е, начав проектно-изыскательные работы. Что интересно, в 1937-м было принято решение о строительстве гидроузла на водоразделе у поселков Переволоки и Красная Глинка,



Владимир Конюшко шел рядом с вождями, не теряя достоинства

но через три года там нашли нефтеносные площади и строительство ГЭС остановили.

После войны специалисты института «Гипропроект» дали заключение о целесообразности сооружения Куйбышевской ГЭС возле Жигулевска. Ее построили в рекордно короткие сроки — с 1950 по 1957 год.

В июле 1955-го через нижние шлюзы прошло первое судно. В ноябре того же года было открыто основное русло Волги, а 29 декабря запущен в промышленную эксплуатацию первый гидроагрегат. Из воспоминаний Владимира Конюшко:

— С 1 апреля 1955 года началась комплектация эксплуатационного персонала нижних шлюзов. Штатное расписание было составлено с таким расчетом, что работа пары нижних шлюзов начнется в условиях большой неготовности сооружений с местными постами управления. Предусматривалось постепенное переключение судоходства на подходные каналы и нижние шлюзы. Но главное — требовалось довести сооружения по мере возможности до большей готовности, а также решить многие вопросы эксплуатации совместно с речным флотом. Для этого были разработаны и обсуждены с речниками программы. Справедливости ради следует сказать, что самым беспокойным в этом вопросе был начальник Средневожского речного пароходства Василий Сабуров, который часто бывал на стройке и при необходимости помогал. Для отстоя судов в ожидании шлюзования решили организовать 2 рейда: в нижнем и верхнем бьефах. Для расформирования и формирования плотов было организовано 3 рейда: у Федоровки, Бахиловой Поляны и в аванпорту.

Официальное открытие нижних шлюзов состоялось 31 июля 1955 года. К этому времени были в основном закончены строительные работы по камерам шлюзов, смонтировано электромеханическое оборудование шлюза № 24 по временной схеме с управлением с центральных пультов и местных постов управления. Шлюз № 23 находился в стадии «окончания монтажа и наладки оборудования с управлением с местных постов». Электрооборудование на обоих шлюзах смонтировали в контактных помещениях по постоян-

ной схеме, но помещений для механического оборудования еще не было.

В первый год эксплуатации шлюзов № 23 и № 24 на них продолжались строительные работы, трудилось до 5 тысяч человек, в основном заключенные. Всем было ясно, что с началом эксплуатации у камер шлюзов они не должны будут находиться совсем, хотя их рабочие места были в некотором отдалении от стенок и голов шлюзов. Начиная с 1956 года строители стали переходить на использование вольнонаемной рабочей силы. Этот процесс проходил очень болезненно и не без упреков в мой адрес, что я якобы своим требованием «снять

нистра речного флота Пантелеем Черевко, который уже бывал на стройке не один раз.

Пантелей Васильевич спросил меня, что случилось. Я ему рассказал, в чем дело, и он меня в этом вопросе поддержал. Началось совещание. За столом сидели около 10 полковников и один генерал МВД. Комзин проинформировал присутствующих о целях совещания и сказал примерно следующее:

— Уважаемые товарищи! Конюшко требует, чтобы впредь строительные работы на шлюзах велись только вольнонаемным составом. Он считает, что присутствие заключенных при шлюзовании чревато нежелательными последствиями, представляющими опасность для безаварийного судоходства и эксплуатации шлюзов. Он считает, что могут быть даже диверсии с электромеханическим оборудова-

заныбиты металлические стержни. В верхнем бьефе ждет шлюзования флагман Волжского объединенного речного пароходства теплоход «Ленин». На подходе, по заявлению диспетчеров бьефов, много судов.

Через 5 минут я уже был на шлюзах и увидел содеянное. Была совершена явная диверсия, и весьма квалифицированно: забитые в роторы двигателей штыри сразу же при включении делали межвитковое замыкание и по инерции перерезали обмотку ротора.

Вернулся в управление и зашел за телефон: доложил по всем инстанциям о случившемся, в том числе и органам госбезопасности. Мощность двигателей была равна 40 кВт — такие же двигатели установлены на строительных кранах на плотине. Александр Мурысев принял решение: снять 8 двигателей с кранов и заменить ими

ним. Его требование равносильно прекращению строительномонтажных работ. Каково будет ваше мнение?

Все стали переглядываться, понимая, что мое требование, в случае его выполнения, лишит работы заключенных. Однако слово попросил начальник по режиму исправительных лагерей:

— Конюшко прав, руководство лагерей не может гарантировать безопасность судоходства и эксплуатации шлюзов при нахождении заключенных на сооружениях, особенно вблизи камер шлюзов и в помещениях электромеханического оборудования.

Иван Васильевич, начавший

вышедшие из строя двигатели на створках ворот шлюзов.

Прошло 5 часов напряженной работы, и уже последний двигатель установлен на воротах шлюза. Однако на ликвидацию «пробки» судов, возникшей за эти несколько часов простоя верхних шлюзов, ушло 4 дня, несмотря на то, что пропускная способность была теперь интенсивной.

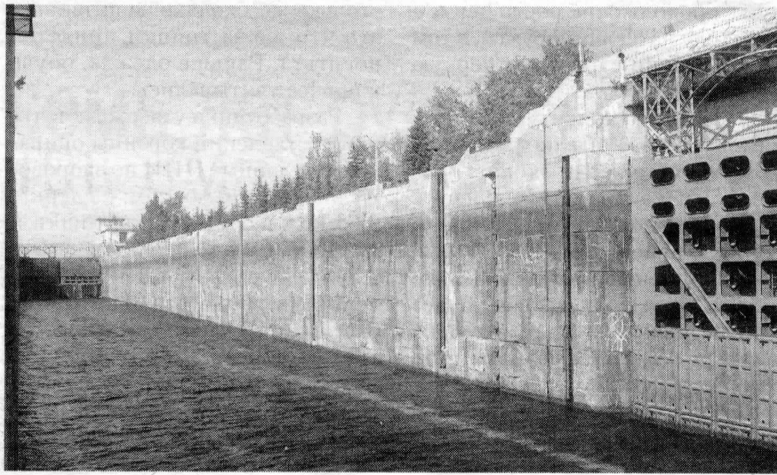
На следующий день на бюро горкома КПСС мне вынесли строгий выговор с занесением в учетную карточку, мотивируя это «плохой организацией охраны шлюзов». Мое замечание, что явная диверсия является вопросом работы органов госбезопасности, должного воздействия не имело. Мурысев взял меня под руку при выходе из кабинета и сказал, чтобы я не расстраивался.

ВОЖДЬ НА ШЛЮЗАХ

15 августа 1955 года на строительство ГЭС прибыл первый заместитель председателя Совета Министров СССР Вячеслав Молотов. О его приезде на шлюз Конюшко предупредил референт Комзина. В котлованах шла напряженная работа. Владимир Кондратьевич нашел начальника участка Верхнего Льяноса (одного из тех, кого еще детьми вывезли во время гражданской войны в Испании), попросил сообщить всем о скором приезде Молотова и навести элементарный порядок на стройплощадке. Именно в это время произошел несчастный случай: при выгрузке камня в пазуху верхнего берегового устоя шлюза № 24 в воду сполз самосвал. И хотя старались вытащить машину из воды как можно быстрее подошедшим гусеничным краном, шофер погиб. На месте происшествия собралась толпа, но до приезда Молотова машину с погибшим успели поднять.

Через шлюзы у нижних голов был перекинут железнодорожный мост. Конюшко вышел на мост шлюза № 23 и стал ждать. Ему предстояла первая в жизни встреча вождя государства, и он очень волновался. Подъехала легковая машина, из нее вышел Комзин, а за ним Молотов. Встреча была короткой. На нижние шлюзы регулярно приезжали и другие видные руководители государства, в том числе Леонид Брежнев.

Окончание на стр. 16 »



заключенных со шлюзов» нанес огромный вред и даже вызвал прекращение строительных работ на какое-то время. Любопытно вспомнить, как это происходило.

Я в официальной форме потребовал перевести все строительные работы на шлюзах на вольнонаемную рабочую силу. О своем требовании поставил в известность обком КПСС и органы госбезопасности. Иван Комзин очень болезненно это воспринял и в резкой форме возражал мне, но мое требование было выполнено. Вероятно, кто-то из высшего руководства на него надавил, посчитав мои требования справедливыми.

В апреле 1956 года Иван Васильевич решил «с этим вопросом поставить точку». Он созвал совещание, на которое пригласил работников исправительных лагерей и вызвал представителя Министерства речного флота. Перед началом совещания в коридоре мы случайно встретились с заместителем ми-

совещание в бодрой тональности, поник головой.

Совещание закончилось быстро. Было решено: для работы за пределами камер и голов шлюзов выставлять строительные бригады вольнонаемных и только под контролем.

На шлюзах заключенные почти прекратили выполнять строительные работы и начали появляться бригады вольнонаемных рабочих. Однако и это не спасло от происшествий.

ЯВНАЯ ДИВЕРСИЯ

Навигация 1956 года открылась 5 мая в условиях напряженной работы всего коллектива строителей ГЭС по подготовке напорного фронта гидроузла к пропуску весеннего паводка. Были приложены огромные усилия, однако...

— Докладывает дежурный! На шлюзах выведены из строя все двигатели створок ворот — в роторы

Владимир Конюшко шел рядом с вождями, не теряя достоинства

Память

◀ Окончание. Начало на стр. 4

При встрече вождей на объектах тогда был установлен четкий ритуал: рядом идут только руководители строительства, первый секретарь обкома, кто-нибудь из министров и начальник судоходных сооружений, то есть Конюшко. Метрах в двадцати – секретарь горкома, председатель горисполкома и заместители руководителя КГС.

Самая знаковая встреча – Никиты Хрущева, который прибыл в сопровождении Суслова, Брежнева и других «кремлевцев». В наш город они приехали на поезде, остановившемся на станции Жигулевское море.

Министр электростанций и электрификации СССР Алексей Павленко спросил у Владимира Конюшко, как он станет докладывать Хрущеву.

– Сооружения готовы для эксплуатации, – ответил Владимир Кондратьевич.

– Я настаиваю на другом варианте, – заявил министр. – Надо сказать, что вы просите принять в эксплуатацию.

О том, как проходила сама встреча, написано немало книг. В воспоминаниях Владимира Кондратьевича есть любопытный эпизод. На теплоходе «Добрыня Никитич» отправляют правительственную делегацию в Куйбышев. На шлюзе – чиновники различно-



го уровня и несколько человек из хрущевской охраны. Выбрали место, где будет посадка пассажиров, теплоход пришвартовали в камере шлюза на нужном уровне воды.

Пользуясь паузой, Конюшко спросил у заместителя начальника хрущевской охраны, работал ли он при Сталине. Тот утвердительно кивнул.

– Что вы скажете о Сталине?

– Я могу сказать одно: по Кремлю Сталин ходил в подшитых валенках, – тихо ответил службист.

18 июня 1961 года произошло событие, повлиявшее на дальнейшую судьбу нашего героя. Воскресным утром случилась крупная авария на шлюзе № 22 – выдавило нижние ворота. Приехав на место, Владимир Кондратьевич увидел, как обе створки ворот, каждая весом около 600 тонн, нижними брусками опирались на порог. В

результате вышла из строя одна линия шлюзов, а по второй надо было пропускать и суда, и плоты, что создавало повышенную опасность.

Ущерб от аварии составил почти миллион рублей, что по тем временам было огромной суммой. И хотя правительственная комиссия установила причину ЧП (дежурный монтер, грубо нарушив правила техники безопасности, отключил электрозащиту), Владимиру Конюшко припомнили всё: как он не прислушивался к мнению вышестоящих руководителей, как дерзил на партийных заседаниях. Владимира Кондратьевича решили снять с работы и объявить строгий выговор с занесением в учетную карточку.

Чтобы не доводить дело до открытого столкновения, Конюшко написал заявление по собственному желанию. Единственный человек, который его тогда поддержал,

был Александр Мурысев, первый секретарь обкома КПСС, тоже знаковая фигура в истории нашего города.

После описанной аварии Владимир Конюшко трудился на руководящих должностях в различных организациях и предприятиях нашего города. На заслуженный отдых ушел в 1985 году в возрасте 68 лет. На пенсии он продолжил активную жизнь, проводя многие месяцы в архиве Министерства обороны, где изучал документы о войнах, в которых участвовал. Еще Владимир Кондратьевич написал воспоминания (часть использована в этом материале), оставил много записей, в том числе инженерных оценок строительства ГЭС и судоходных сооружений.

До последних дней своей жизни он оказывал помощь всем, кто в ней нуждался. В апреле 2001 года перестало биться сердце Владимира Кондратьевича. Он прожил ярких 84 года, посвятив себя служению Родине. Память о нем и его верной жене Веронике Леонтьевне несут по жизни их сын и дочь, четыре внука, четыре правнука и все люди, которые знают эту семью.

Владимир Кондратьевич навсегда останется примером настоящего ответственного руководителя, патриота и защитника Родины, человека с большой буквы. Именно на таких людях стояла и будет стоять российская земля!

Подготовил
Сергей РОСТОВЦЕВ