

Н. Н. Кожевников

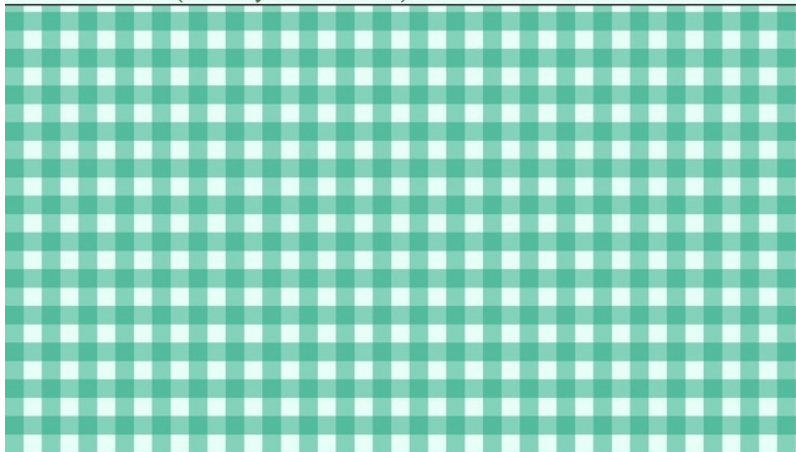
---

# *Нас водила молодость*

---

Воспоминания автора о строительстве  
земляных сооружений Куйбышевской  
(Жигулевской) ГЭС на Волге

---



# **Николай Николаевич Кожевников**

## **Нас водила молодость**

*[http://www.litres.ru/pages/biblio\\_book/?art=17194915](http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=17194915)*

*ISBN 9785447452414*

### **Аннотация**

Воспоминания автора о строительстве земляных сооружений Куйбышевской (Жигулевской) ГЭС с 1951 года по вводу ГЭС в эксплуатацию.

# Содержание

Предисловие	5
1. Преддипломная практика на строительстве Цимлянской ГЭС	8
2. Путевка в жизнь – в гидромеханизацию Куйбышевгидростроя	20
3. Берег левый – берег правый	23
Конец ознакомительного фрагмента.	32

**Нас водила молодость  
Воспоминания автора  
о строительстве земляных  
сооружений Куйбышевской  
(Жигулевской)  
ГЭС на Волге  
Николай Николаевич  
Кожевников**

© Николай Николаевич Кожевников, 2016

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

# Предисловие

В 2000 г. исполняется 50 лет с начала строительства Куйбышевской ГЭС на Волге, организации «Куйбышевгидростроя» и Куйбышевского строительного управления гидромеханизации (постановление ЦК ВКП (б) и Совмина СССР от 21.08.1950). Это поистине великая и всенародная стройка была детищем сталинской эпохи со всеми её противоречиями – от энтузиазма молодых комсомольцев-добровольцев до широкого использования принудительного труда заключенных ГУЛАГа.

Судить историю конечно бессмысленно, так как это данность, это просто было, и изменить здесь ничего нельзя. Но историю можно отображать односторонне, выпячивая отдельные её стороны, и опуская другие факты в зависимости от конъюнктуры и идеологии сегодняшнего дня. При таком подходе можно достичь любого желаемого толкования событий. Это мы видели в прошлые годы строительства социализма, а сегодня историю излагают в ином ракурсе, с позиций «свободного рынка». Поэтому объективные воспоминания простых очевидцев и участников событий мне представляются ценными для понятия прошлого и настоящего времени.

Мне хотелось бы в воспоминаниях помянуть добрым словом моих товарищей-строителей, которые в трудных быто-

вых условиях и не ради длинного рубля, собственного кармана или карьеры добросовестно трудились и построили в сжатые сроки Куйбышевскую ГЭС мощностью 2300 МВт. Представляется, что труд строителей ГЭС не пропал даром и служит на благо России, хотя сегодня появляются и отрицательные оценки экологов и даже известных писателей, вплоть до того, что мы испортили природу, что все ГЭС нужно снести, а водохранилища спустить. Конечно, кто же спорит, не обошлось, вероятно, и без экологических просчетов и ошибок. Часть их можно поправить в какой-то мере, но, к сожалению, в России сегодня на это нет средств.

Я отнюдь не претендую на всестороннее изложение событий и оценки их участников, эта задача непосильная для одного человека. Да и прошедшие годы многое стерло из моей памяти и много воды за это время утекло в Волге. Да простят меня товарищи за невольные мои упущения.

Было бы хорошо, если бы свои воспоминания написали еще здравствующие ныне гидромеханизаторы-строители, а руководство Самарского СУ гидромеханизации сумело бы найти средства для издания сборника статей тиражом 100—200 экз. для распространения среди ветеранов-гидромеханизаторов к 50-летию СУ. Куйбышевское – Самарское СУ гидромеханизации действует уже 50 лет, мои воспоминания охватывают период с 1952 по 1958 гг., только 7 лет, но эти годы были наиболее значительными в истории этого управления и определяющими для молодых строителей Куйбышев-

ской ГЭС.

# 1. Преддипломная практика на строительстве Цимлянской ГЭС

Каждое большое дело всегда начинается с подготовки кадров и лозунг довоенной индустриализации – «Кадры решают всё» будет актуальным всегда. В связи с планированием крупного энергетического и гидротехнического строительства, сопряженного с выполнением больших объемов земляных работ в обводненных условиях, в 1949 – 1950 гг. в соответствии с постановлением Совмина СССР в Московском Торфяном Институте, Московском Строительном Институте, Куйбышевском Строительном Институте последние 5-е курсы технологов и гидротехников были перепрофилированы на специализацию гидромеханизация земляных работ.

В 1946 г. я поступил после окончания средней школы в Московский торфяной институт. Учеба в институте проходила в тяжелые и голодные послевоенные годы. Несмотря на посильную помощь родителей, в 1946 – 1947 гг. приходилось подрабатывать на разгрузке вагонов, строительстве и других работах. Для студентов 1 курса институт снимал общежитие на подмосковных дачах по Курской железной дороге. В частности, меня вместе с Николаем Малининым и Юрой Степанищевским разместили в дачном доме посёлка Никольское, стоявшим рядом с церковью и кладбищем.

Впоследствии Юра стал председателем горисполкома в Могилёве, а Николай профессором в МГУ.

В памяти остались эпизоды, когда в ночное зимнее время мы подрабатывали на рытье могил на церковном кладбище. Там мы осваивали разработку мерзлого грунта с помощью лома и кувалды... Иногда отрытые нами могилы оказывались коротки и мелки для захоронения гроба, за этот конфузный брак мы получали вздрючку от смотрителя кладбища и денежный начет, в целом работа оплачивалась не плохо, но копать ночью могилы зимними морозными ночами было тяжело и по началу даже страшновато и неприятно.

После отмены карточной системы стало много легче. Со 2 курса нас уже поселили в московском общежитии на Гольяновской улице в комнате 6-Б, в которой проживало из одной группы до 15 студентов, поэтому можно было заниматься только в институтской библиотеке. Старостой нашей группы технологов был Юрий Масляков, впоследствии ставшим управляющий трестом «Энергогидромеханизация», и Геннадий Колохов – фронтовик, отличник и умница, значительно старший нас, пришедших со школьной скамьи.

Преподаватели в институте были весьма квалифицированные, так как в годы войны институт был на льготном положении, торф на многих электростанциях и предприятиях в годы войны был единственным топливом. Я мог бы не останавливаться на данном разделе статьи, если бы в последу-

ющем меня судьба не свела с моими учителями гидромеханизации на Куйбышевгидрострое. Гидромеханизацию в нашем институте вел профессор Николай Дмитриевич Холин, один из основателей гидромеханизации в СССР, практические задания и материалы для дипломных работ мы получали от работников Проектно-конструкторской конторы гидромеханизации МВД СССР (ПКК), которой в эти годы руководил талантливый и инициативный инженер Николай Иванович Зайцев.

Эта контора проектировала земснаряды типа 300—40, 500—60 и самые крупные земснаряды в СССР типа 1000—80, а также вела проектирование технологии гидромеханизированных работ на строительстве Цимлянской, Куйбышевской и Сталинградской ГЭС, работы на которых осуществляли подразделения МВД СССР. Этим всесильным страшным Министерством руководил Л. П. Берия, а гидромеханизацией в этом Министерстве командовал Борис Маркович Шкундин и Михаил Андреевич Горин, талантливые инженеры гидромеханизаторы с довоенным опытом использования гидромеханизации на Волгострое. Еще в институте студенты нашей группы гидромеханизаторов познакомились с инженерами этого ведомства, а впоследствии встретились с ними уже на объектах работ. В частности мою дипломную работу консультировал Анатолий Ильич Огурцов и Борис Владимирович Беренцвейг, который с 1953 г. работал заместителем главного инженера Куйбышевского СУ гидромеханизации,

а А. И. Огурцов организовывал службу контроля качества намыва земляных сооружений.

Преддипломную практику я проходил в должности десятника на намыве плотины Цимлянской ГЭС в 1951 г., где ознакомился с гидромеханизацией и системой ГУЛАГа практически. На этой стройке уже работал первый выпуск инженеров гидромеханизаторов из нашего института и МИСИ: Г. С. Гречишкин, Ф. М. Козловский, А. К. Михайлова, Г. М. Подъяков, С. Т. Розиноер и другие инженеры с которыми мне впоследствии довелось работать. Конторой гидромеханизации на строительстве Цимлянской ГЭС руководили гидромеханизаторы с довоенным опытом – Потапов и П. В. Шелухин.

Помню, как группа наших студентов ехала на практику на строительство Цимлянской ГЭС. До Ростова на Дону добрались на поезде. На привокзальной площади в то время располагался большой рыбный базар. Чего-чего там только не было. Цены на рыбу были очень низкие и мы запаслись воблой.

Дальше плыли целые сутки по Дону до хутора Солёный на палубе колесного пароходика. По берегам Дона раскинулись аккуратные белые домики казачьих станиц. На каждой пристани продавали ведрами варёных раков по цене 1 рубль за ведро. Такого изобилия я больше нигде не встречал и наверное уже не увижу. С пивом из пароходного буфета раки были очень кстати...

Причалили к пристани «Солёный» у левого берега Дона и сразу увидели перемычку котлована ГЭС с проволочным ограждением в два ряда и вышками для охранников «вертухаев» (на лагерном языке «зэков») с винтовками. Стройку вело МВД. На подсобных и мало квалифицированных работах использовался «спецконтингент» – заключённые, так называемых исправительно-трудовых лагерей (ИТЛ). Они составляли основные кадры строителей, ибо ручного и неквалифицированного труда хватало.

Но на земснарядах гидромеханизации в основном работали «вольнонаёмные», т.к. земснаряды по тому времени представляли довольно сложную технику с электродвигателями большой мощности напряжением 6 кВ. Багермейстерами и командирами земснарядов в большинстве случаев работали выпускники Ростовского мореходного училища, комсомольцы, а экипажи земснарядов именовались комсомольско-молодежными. Однако в ряде случаев, когда земснаряды работали в так называемой охраняемой «зоне», т.е. за проволокой, заключенные соответствующей квалификации использовались.

Массово в гидромеханизации использовались заключенные на карте намыва для устройства обвалования, строительства намывных трубопроводов и высоких до 5 м деревянных эстакад, прокладки магистральных пульпопроводов. На рабочем месте эти заключенные охранялись так называемыми отдельными «конвойными точками», т.е. часть кар-

ты намыва оцеплялась конвоем из солдат, часто с собаками. На разовых работах, связанных с перемещением в пределах карты намыва, использовались «бесконвойники», заключенные, которым остался небольшой срок отбытия наказания, и которых руководство лагеря поощряло этим за хорошую работу и поведение. Для устройства обвалования с помощью лопаты и приема грунта на карте намыва в большинстве использовались женские бригады.

Среди состава заключенных было много украинцев – колхозников, осужденных за совершенно малозначительные преступления по краже в колхозе, сбору колосков на скошенном поле, опоздание на работу и т.п., рассказ «политического» анекдота был уже тяжелым политическим преступлением. В большинстве это были малограмотные люди, которых война застала в зоне оккупации немцев, что уже это рассматривалось как преступление, были и уголовники и воры «в законе», но их было меньшинство, хотя как раз они и руководили бригадами. Руководство прораба или мастера бригадой осуществлялось именно через бригадира, он получал задание и отчитывался за исполнение. За выполнение норм наряда бригаде полагался «зачет», сокращение срока заключения до 3 раз (1:3), поэтому прорабу приходилось выдумывать работы для написания «нужного» наряда на выполненную работу. Приписки при этом носили массовый характер. Прораб обычно держал для написания нарядов одного грамотного заключенного (ЗК) из бригады, т.к. этих нарядов было

огромное количество, как листьев на дереве.

Неуставные отношения вольнонаемных, в том числе ИТР, с ЗК строго запрещались и каралось. ИТР через определенный срок работы в системе МВД присваивалось воинское звание, полагалось носить военную форму и погоны, за присвоенное звание производилась доплата к основной зарплате по должности. Присвоение звания являлось поощрением системы. Многие руководители гидромеханизации, включая инженеров, носили военные звания и ходили в форме и погонах. В систему МВД входил мощный институт «Гидропроект», который осуществлял изыскания и проектирование объектов гидротехнического строительства. В кадрах института также работало много бывших заключенных из лагерей довоенного Волгостроя и так называемых «шарашек», проектных контор, в которых работали ЗК-инженеры.

В среднем карту земснаряда обслуживало в смену до 30 рабочих при 5—6 работниках на самом земснаряде. Механизация на карте намыва была очень низкой, большинство работ выполнялось вручную, в том числе строительство эстакад, накатка стальных труб  $D = 600—700$  мм на высоту до 5 м на эстакаду, соединение труб на фланцах. Явно было видно несоответствие механизации работ на разработке и транспортировании грунта земснарядом и эстакадным способом намыва грунта. Особенно это несоответствие прослеживалось при работе мощных земснарядов 500—60, специально сконструированных и построенных для намыва земля-

ной плотины Цимлянской ГЭС. На строительстве ГЭС использовалось 11 этих мощных земснарядов.

Разрыв между комплексной механизацией на земснаряде и ручной работой на карте намыва ликвидировался с помощью неограниченного привлечения заключенных. Простой земснаряда рассматривался как ЧП, при простое более 3 часов диспетчерская служба докладывала начальнику конторы в любое время дня и ночи для принятия немедленных мер. Такими оперативными и дисциплинарными мерами удавалось поддерживать коэффициент использования рабочего времени земснаряда на высоком месячном уровне до 0,6. Столь высокое использование рабочего времени часто бывает недостижимым и сегодня при полной механизации работ на карте при безэстакадном намыве.

Поселили нашу группу студентов в палаточном городке близ базара. Это были большие армейские брезентовые палатки в которых размещались кровати и тумбочки для 15—20 студентов. Время было летнее и днем температура в палатке доходила до 40<sup>0</sup> С, но приходилось спать и в этой духоте после дежурства в ночную смену, так как земснаряды работали круглосуточно без выходных дней, при комплектации 3-мя сменами при 12 часовой продолжительности работы смены.

Карьеры песчаного грунта для намыва земляной плотины были удалены от карт намыва на значительные расстояния и многие земснаряды работали с дополнительными стан-

циями перекачки. В целом земснаряды работали с высокой производительностью и высоким коэффициентом использования рабочего времени, комплекс гидромеханизированных и подготовительных работ выполнялся организованно по графику, в этом сказывалось умелое руководство и ответственность кадров.

На практике мы освоили работы по строительству эстакад, пульпопроводов, осуществляли прием грунта на карте намыва из выпусков намывного пульпопровода через лотки с устройством обвалования с помощью лопат. Прораб при начале смены расставлял бригады ЗК на участки работ, а студент – десятник должен был осуществлять контроль за работами, следить за обвалованием и осуществлять связь с земснарядом для его пуска и остановки.

Страшно было работать в ночную смену. Степь, темная ночь освещённая прожекторами, женские бригады ЗК с конвоем и овчарками... Довольно часто в мою смену приезжал на карту намыва майор Борис Маркович Шкундин, начальник всей гидромеханизации МВД, где впервые я с ним познакомился. Он был довольно прост в обращении, несмотря на большую разницу в положении и возрасте.

На земснаряды нас по существу не пускали, очевидно эту технику считали секретной. С трудом, через начальника участка Четвярикова, мне удалось ознакомиться с земснарядом 500—60 и получить схему электрооборудования, за что я ему благодарен. На строительство ГЭС нас тоже не пуска-

ли, для прохода в зону были необходимы специальные пропуска. В целом, в смысле познавательном, практика, которая продолжалась около 3 месяцев, была организована слабо, видно, что техническому руководству с нами заниматься было некогда. Но все же мы получили представление о грандиозности и размахе строительства.

Работали в гидромеханизации на совесть. Намеченные сжатые сроки возведения плотины гидромеханизация обеспечивала. По окончании строительства начальник комсомольско-молодежного земснаряда №306

Виктор Михайлов был награжден орденом Трудового Красного Знамени, а начальник земснаряда №506 Г. П. Бовша – орденом Ленина. Они были молодыми выпускниками Ростовской мореходки, как и многие другие работники земснарядов, переносившие флотские традиции в гидромеханизацию. За разработку и освоение земснаряда 500—60 группа разработчиков – конструкторов и производственников, в том числе Б. М. Шкундин, были удостоены звания лауреатов Сталинской премии. С ними и другими работниками строительства Цимлянской ГЭС, мне впоследствии довелось работать на Куйбышевгидрострое и других объектах работ треста «Энергогидромеханизация».

Бытовая сторона стройки поразила меня своей неорганизованностью, видно было, что, как пели в импровизированной песне: «Первым делом, первым делом – самолеты, ну а летчики, а летчики – потом». Обедать мы ходили только ко-

гда были свободны от рабочей смены в столовую ИТР, чтобы пообедать нужно было затратить не менее 3-х часов. Столовая была единственная и обслуживание было с заказом и обслуживанием официантками. На строительство иногда приезжали артисты, там, на открытой эстраде, я впервые увидел молодую Маю Плесецкую, которой все восхищались и долго аплодировали.

Заплатили нам за практику-работу не плохо, по 80 руб. за месяц (стипендия составляла около 40 руб.), при возвращении можно было кое-что купить из промтоваров для обновления одежды.

По возвращению в институт нам дали темы и материалы для разработки дипломного проекта. Мне досталась тема разработки котлована Цимлянской ГЭС с помощью земснарядов. К проекту я подошел довольно творчески, в проект реконструкции земснаряда я ввел установку сгустителя гидросмеси на всасывающей стороне грунтового насоса. Эта задача сгущения гидросмеси остаётся актуальной для гидро-механизации и сегодня.

Председателем Госкомиссии при защите дипломных проектов у нас был академик, легендарный строитель Днепрогэса и Шатурской ГРЭС

А. В. Винтер, который был одним из разработчиков плана ГОЭЛРО. К 1951 г. он был уже пожилым человеком с бородкой, в черном безукоризненном костюме с золотой массивной цепочной к карманным часам. Вопросы при защи-

те проектов он почти не задавал, чем понравился студентам. Защита моя прошла отлично, хотя я волновался и несколько заикался. Подпись А. В. Винтера сохранилась в моем дипломе инженера навсегда.

## 2. Путевка в жизнь – в гидромеханизацию Куйбышевгидростроя

При распределении на работу я был направлен в гидромеханизацию МВД СССР на строительство Куйбышевской ГЭС. Здесь было и моё желание, хотелось поработать на великой «стройке коммунизма», как в то время именовалось это строительство, и набраться производственного опыта. И до настоящего времени Куйбышевская ГЭС входит в десятку самых мощных ГЭС в мире, построенных на равнинных реках. Гидромеханизация МВД также была самой мощной организацией гидромеханизации в СССР, располагающей парком самых крупных земснарядов типа 500—60 и 1000—80. Эти соображения и определили мой выбор места работы, хотя специфичность ведомства самой организации вызывали сомнения.

Эти сомнения у меня усилились в ходе оформления. Вместе со мной в гидромеханизацию Куйбышевгидростроя оформлялись выпускники нашей группы: Марселен Стилианович Триандафилов, Алексей Васильевич Родионов, Аркадий Иванович Пахомов, Виктор Зайцев, Настя Купряшова. Прежде всего в отделе кадров Управления Гидромеханизации МВД нам выдали толстые анкеты в виде книги с гри-

фом «секретно», которые мы должны были заполнять только в стенах конторы. Корпел я над этой книгой целый день. На большинство вопросов я отвечал: «нет» и «не знаю». Были, например, вопросы – «Где похоронен мой дедушка», «состоял ли я в партии эсеров» и т. п. «Книга», конечно, была типовая.

Через несколько дней меня и моих товарищей к 20—00 вызвали в МВД на Лубянку. Нам выдали разовые пропуска, предупредили, чтобы мы ничего не записывали и что нас примет Заместитель Министра генерал Обручников. Проведя длинными коридорами с постами охраны на каждом повороте, нас сопроводили в обширный кабинет заместителя Министра с дубовой облицовкой стен. В конце кабинета стоял большой письменный стол с горящей настольной лампой, в комнате стоял полумрак. Открылась дверь за столом и в кабинет вошла крупная овчарка, села у стола и внимательно стала наблюдать за нами... Затем вошел сам генерал Обручников.

Генерал прочитал нам напутствие в том, что Куйбышев-гидрострой – великая стройка МВД и мы будем работать со «спецконтингентом», т.е. с отбывающими наказание преступниками, которых перевоспитывают в системе ГУЛАГа путем их принудительного привлечения к труду. Мы ни в коем случае не должны вступать с ними в контакт, а тем более выполнять их просьбы. Родина доверяет нам большое дело и мы должны оправдать это доверие. Нам по мере работы

присвоят офицерские звания и мы будем пользоваться установленными льготами. Один из выпускников МИСИ задал генералу вопрос, может ли он с собой забрать на стройку свою престарелую мать. Генерал ответил, что он не рекомендует этого, так как на стройке пока сложные жилищные и бытовые условия. Прием, конечно, был проведен для нашего устрашения, но тем не менее этот факт также свидетельствовал о внимании системы к кадрам. Во всяком случае полумрак, молчащие охранники в длинных коридорах с ковровыми дорожками и овчарка психологически нас впечатлили.

### 3. Берег левый – берег правый

Вместе с моими однокашниками: Алексеем Родионовым, Марселеном Триандафиловым, Аркадием Пахомовым, Павлом Каночкиным и Настей Купряшовой (все наши выпускники), в начале января 1952 года, добрались из Москвы до Куйбышева, на стройку ГЭС. Она располагалась близ старинного купеческого города Ставрополя на Волге (выше г. Самары около 120 км). Из Куйбышева ходил рейсовый автобус. Следует отметить, что это был второй створ ГЭС. Строительство Куйбышевской ГЭС начиналось еще в довоенные годы в створе пос. Красная Глинка близ Куйбышева. Там были построены подсобные предприятия, заводы и карьеры для добычи щебня. По соображениям безопасности створ ГЭС после войны был перенесён выше.

Уже из окна автобуса близ реки Сок мы увидели карьер добычи щебня, огороженный «зоной». Приехали в пос. Комсомольск на левом берегу Волги, где располагалось Куйбышевское Строительное Управление Гидромеханизации.

Встретили нас приветливо. В отделе кадров инспектором оказалась наша знакомая по строительству Цимлянской ГЭС Аня Тимченко. Начальником отдела кадров был Алёшкин, добродушный полнеющий 30-летний человек в форме старшего лейтенанта, он же был и секретарём парторганизации. Он представил нас бессменному главному инжене-

ру СУ и постоянно исполняющему обязанности начальника СУ в периоды частой смены начальников СУ, старшему лейтенанту Борису Карловичу Липгарту. Это был очень грамотный, эрудированный инженер, прошедший практику работы гидромеханизации на Волгострое, интеллигентный, очень выдержанный человек со спокойным характером. Он не любил носить военную форму и в 1952 г. даже не был членом партии, что для руководителя было сугубым исключением, позднее ему всё же пришлось вступить в партию.

Борис Карлович предложил мне, А. И. Пахомову, А. В. Родионову и М. С. Триандафилову поработать на правом берегу Волги, в Жигулевские, где в то время действовало 2 участка гидромеханизации, объединённые в Правобережный район гидромеханизации, выполнявшим намыв ограждающей перемычки котлована ГЭС и выемку котлована с помощью земснарядов 1000—80. Основной объем выемки грунта из котлована ГЭС было намечено выполнить с помощью средств гидромеханизации из под воды до окончания возведения перемычки и устройства водоотлива. Такая схема производства работ позволяла значительно ускорить строительство, одновременно выполняя сооружение перемычек и выемку котлована. Аналогично велись работы и на левом берегу на сооружении котлованов водосливной плотины и шлюзов.

Но грунтовые условия выемки котлованов этих сооружений резко отличались. На левом берегу залегали мелкопес-

чаные грунты, а грунты выемки на правом берегу близ села Отрадное слагались глинистой мореной с валунами. Если выемка песчаных грунтов для земснарядов не представляла сложности, то выемка моренной глины с помощью земснарядов ранее не производилась, и это было известным риском. Для этой цели ПКК Гидромеханизации под руководством инженеров Б. М. Шкундина и Н. И. Зайцева были в рекордно короткие сроки сконструированы и построены на Сталинградской судовой верфи самые мощные земснаряды в мире типа 1000—80 производительностью по воде 10000 м<sup>3</sup>/ч при напоре 80 м. Установленная мощность оборудования этого земснаряда была

5130 кВт, мощность фрезерного рыхлителя с помощью которого предполагалось вести разработку тяжёлых грунтов – 310 кВт. Всего для Куйбышевгидростроя было построено 8 таких мощных машин. Постоянным представителем от гидромеханизации на заводе был Александр Владимирович Кузьмин, в обязанность которого входил контроль за сроками постройки земснарядов, с 1952 г. он работал в Куйбышевском СУ гидромеханизации.

Предложение о работе с такой уникальной техникой было безусловно престижным для молодых инженеров. П. М. Каночкин был направлен на земснаряд типа 500—60, работавшим на левом берегу, Н. Купряшова назначена инженером в механические мастерские СУ (участок №4), остальные выпускники, включая меня, направлены в Правобереж-

ный район гидромеханизации, базирующийся близ котлована ГЭС и лагерей ЗК в пос. Жигулевские. Я был назначен инженером производственного отдела района,

М. С. Триандафилов – инженером-геодезистом, А. В. Родионов и А. И. Пахомов – механиками участков.

Волга в створе строительства ГЭС образовала два рукава: основной правый судоходный рукав шириной около 1 км при глубине до 10—12 м в межень и левый рукав – Воложку шириной около 800 м с небольшими глубинами. Рукава Волги разделялись большим островом Телячий шириною около 2 км и длиной около 8 км, сложенный из песчаных грунтов, служащих карьерами для намыва пойменной, русловой плотины гидроузла, дамб и перемычек. В весенний разлив Волги большая часть острова затапливалась. Я буду оставаться в дальнейшем на описании сооружений и работ только по мере необходимости в их связи с воспоминаниями о работниках, так как проект самих сооружений и их строительство приводятся в специальной технической литературе (Л.1, Л.2).

Но следует отметить, что природа в районе строительства гидроузла необыкновенно красива. На правом берегу над Волгой круто нависают на высоту до 800 м Жигулёвские горы покрытые лесом, ниже по течению находился ДОК Моркваша, куда приводились плоты леса для изготовления деталей для строительства и сборных домов, на нем также трудились ЗК. Выше по течению напротив Ставрополя

на правом берегу, примерно в 10 км от створа, где горы прорезал Яблонево́й овраг, ставили плавучую пристань, к которой швартовались местные катера для водного сообщения между Жигулёвским и Ставрополем.

Мне в 1952 – 1953 гг. довелось часто ездить этим путём через Волгу. В летнее дождливое время шоссейная дорога через горы к Яблону́е оврагу часто была закрыта низкими облаками и туманом, через которые на открытой грузовой машине, перевозивших работников, в облаке ехать было не очень приятно. Теплоходы «Москвич» ходили по расписанию довольно редко, при срочности поездки можно было переехать на весельной или моторной лодке, но это было не безопасно, а при шторме невозможно. К плавучей пристани в Ставрополе приставали и рейсовые пассажирские пароходы. В Куйбышевском СУ гидромеханизации был организован водный отряд с катерами типа РБТ и БМК, необходимых для обслуживания флота земснарядов, были и малые пассажирские катера «Боевой» и «Бодрый». Водным отрядом командовал бравый боевой капитан в морской форме – Евгений Викторович Меницкий, впоследствии с 70-х годов он стал начальником Куйбышевского СУ гидромеханизации.

На левом берегу в районе створа в 1950 – 1953 гг. был построен посёлок Комсомольск для размещения вольнонаёмных работников, к которому примыкала база СУ гидромеханизации, лагеря для ЗК и посёлки ВСО для военизированной

ной охраны. В 1952 г. Комсомольск состоял из 3-х коротких улиц с деревянными каркасными 2-х этажными сборными 8-ми квартирными домиками, столовой, небольшим магазином, баней, клубом-кинотеатром. Весь поселок строился силами ЗК.

СУ гидромеханизации располагало хорошими механическими и электротехническими мастерскими, собственным узлом телефонной связи, в том числе со всеми объектами и земснарядами, была организована надежная и оперативная диспетчерская служба в Управлении и на всех участках работ. ЛЭП 6 кВ и 0,4 кВ, местные подстанции и линии связи также выполнялись собственными силами. Строительные работы, в том числе строительство жилых домов для работников гидромеханизации, выполнялись также хозспособом строительным участком. Запасные детали грунтовых насосов получали с заводов-изготовителей в основном в виде отливок, которые обрабатывали в своих механических мастерских.

Вспомогательная техника – трактора, бульдозеры, трубоукладчики, автотранспорт были сосредоточены и обслуживались одним участком, который осуществлял эксплуатацию и ремонт техники, этим важным участком командовал Павел Петрович Митин, грамотный специалист с творческой жилкой, позднее он стал главным инженером СУ. В условиях больших объёмов работ на одном строительстве такая структура была оправданной. Таким образом Управле-

ние гидромеханизации представляло собой самостоятельное хозяйственно законченное подразделение. Такая структура обеспечила независимость от смежников, генерального подрядчика и заказчика, которым являлось Управление Куйбышевгидростроя. В Управлении гидромеханизации работало в разворот работ до 2 тыс. человек, в том числе до 500 человек ЗК.

Между Комсомольском и Ставрополем в лесу располагался небольшой поселок, названный Портгородом, где находилась больница и кафе. К нему примыкал так называемый Соцгород, небольшой поселок с коттеджами для руководства Куйбышевгидростроя и его подразделений, в простонародье его именовали «Кулацкий посёлок».

Ставрополь представлял собой захудалый районный городишка, пыльный, с небольшим рынком, книжной лавкой, старинными лабазами-складами., церковью, преобразованной в склад, и высокой колокольней. Старый Ставрополь при наборе водохранилища ушел под воду, но никакой исторической ценности он не представлял. Для переселения жителей строился на более высоком месте новый Ставрополь, но первоначально также с маленькими домишками, единственным представительным зданием было Управление Куйбышевгидростроя и Вечернего филиала Куйбышевского Строительного Института, организованного по инициативе генерала МВД – начальника Куйбышевгидростроя Ивана Васильевича Комзина, одного из руководителей ГУЛАГа на Волгострое

и строительства канала Москва-Волга. Этот вечерний институт сыграл большую роль в повышении образования кадров гидромеханизаторов, в основном ребят, окончивших Ростовскую мореходку.

В настоящее время все вышеописанные поселки строителей вошли в автоград Тольятти.

Жигулёвск возник также как поселок строителей на месте старой деревни Отрадное. Строился он более организованно, как будущий поселок эксплуатационников, поскольку здание ГЭС располагалось поблизости. Автодорогой Жигулёвск был связан с г. Сызрань. В 1952 г. Жигулёвск представлял собою также небольшой поселок с бараками, «зоной» ЗК и великой грязью, так как грунт был глинистый и без бетонного основания совершенно непроходимый при работе автосамосвалов. Но сам поселок стоял на горке, близ леса, пейзаж был на редкость красивым.

Котлован ГЭС примыкал к высокой горе, часть этой горы попадала в контур котлован. На вершине горы на высоте около 500 м стоял старый полу развалившийся деревянный домик, в нем проживали две старушки-сестры. Вместе с Аркадием Пахомовым я поднимался к этому богом забытому домику, нам местные жители рассказали, что старушки в свое время, когда В. И. Ленин работал в Самаре присяжным поверенным, укрывали подпольную литературу и сотрудничали с Лениным, он неоднократно бывал у них. Действительно, старушки подтвердили это, показали нам фотографии,

старые революционные документы, сказали, что советская власть выплачивает им небольшое пособие, как старым большевикам. Мы с Аркадием были удивлены, как же они живут в такой глуши на высокой горе и как они себя обслуживают. Но видно в эти годы от Ленина остался только символ, до живых людей уже не было никому никакого дела... Что было впоследствии со старушками и домиком, я не знаю.

# Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.