

ЛИЯ МОЛОКОВА

МУЗЫ

БАЙКОНУРА



ИЗДАТЕЛЬСТВО «БУКВАЛЬНО»

Лия Молокова Музы Байконура

Текст предоставлен правообладателем

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=42368482

Лия Молокова: «Музы Байконура»: Буквально; Санкт-Петербург; 2019

ISBN 978-5-9965-0208-0

Аннотация

О Сергее Павловиче Королеве написано немало разными авторами, однако в таком ракурсе тема, как мне кажется, еще не освещалась. Я попыталась это сделать.

Содержание

От автора	5
Часть 1. Военные строители и ДКС	10
Вступление	11
Начало формирования в\ч 12253 и ее	18
Начало строительства	25
Георгий Максимович Шубников	48
Конец ознакомительного фрагмента.	54

Лия Молокова

Музы Байконура

© Лия Молокова, 2019 г.

© Издательство «Буквально», 2019 г.

*** * ***

От автора

*Мы живем в том краю,
Где орлы и сайгаки,
Где от солнца песок
Добела накален,
Где ракеты готовы
Рвануться в атаку
И собою прикрыть
Голубой небосклон.*

Иван Мирошников

В Байконур я попала случайно. В 1959 году окончила Свердловский техникум советской торговли по специальности техник-технолог приготовления пищи. Предстояло распределение. И не зайди я в тот день в учебную часть, моя судьба сложилась бы совершенно иначе. Но я зашла. Посредине комнаты стоял высокий военный. Секретарша сказала: «Не хочешь поехать в Казахстан, вот товарищ военный набирает поваров». Военный добавил: «Кормить офицерские части». Меня в Свердловске ничто не держало, и я, ничтоже сумняшеся, ответила согласием. Адрес в Направлении был указан экзотический: «Станция Тюра-Там Казахской железной дороги».

На место я приехала 22 марта 1959 года и почти сразу же была направлена на 2-ю площадку (в просторечии – двойка,

соседняя с первой площадкой, где был старт, получивший позднее название «Гагаринский» и откуда до сих пор стартуют космонавты).

Здесь я впервые увидела пуск ракеты – из окна столовой, которая находится в 30 минутах ходьбы от старта.

У меня была вечерняя смена – надо было накормить ракетчиков после пуска. Мне сказали встать у окна – в 10 часов пуск, что я и сделала.

И вот земля задрожала, послышался грозный рокот, стекла тихонечко зазвенели. Огромный огненный столб, заостренный на конце, приподнялся над землей, на мгновение остановился, как бы раздумывая подниматься ли дальше, а потом со все возрастающей скоростью устремился вверх. Впечатление было, конечно, незабываемое. Сопоставляя свои записи со своей трудовой книжкой, с хронологией запусков ракет, я пришла к выводу, что это был старт космической станции «Луна-3» – 4 октября 1959 года.

После запуска группа ракетчиков пришла в столовую ужинать. Среди них выделялся плотный светловолосый человек в солдатской стеганой телогрейке. К нему обращался дежурный офицер, что-то объясняя или докладывая. Когда после смерти С.П. Королева его рассекретили, и его портрет появился в газетах, я узнала того человека из осеннего вечера 1959 года.

Затем, окончив курсы машинописи, я работала сначала машинисткой в 4-м Управлении на 95 площадке, а затем

библиотекарем.

Здесь тоже был МИК, так же, как на 2-ке, вывозили и шли провожать ракету на старт. Нас всех: не занятых на пуске офицеров, машинисток и чертежниц эвакуировали за 3–5 километров от места старта в степь. Оттуда мы наблюдали удачные, если ракета ушла круто вверх, или неудачные, когда она «ушла за бугор».

В один из таких неудачных запусков мы были в автобусе на шоссе. Ракета упала очень близко. По земле пополз оранжевый дым. Мы поехали в сторону площадки. Рядом по пояс в оранжевом дыму, насколько хватало глаз, бежали люди, в том числе и женщины и дети. Зрелище было жутковатое.

В 1971 году я окончила заочно Московский историко-архивный институт (теперь это Московская гуманитарная академия). Образование было очень высокое. Поэтому я работала библиотекарем в технической библиотеке, научным сотрудником в музеях космодрома. Данная книга и основана на материалах музеев в/ч 11284 и в/ч 12253. Очень интересно было работать в музее в/ч 11284 на 32-й площадке. Его экспозиция охватывала период от зарождения ракетной техники в русском государстве, первых «катюш» и капитана Флерова до сложнейших стартовых комплексов. Только здесь я видела действующий макет космического старта с ракетой. Юлагодаря начальнику музея Морозову Евгению Александровичу мы побывали на 2-ке в МИКе на встрече космонавтов Н. Рукавишникова, А. Филипченко и их дуб-

леров Ю. Романенко и А. Иванченкова со стартовой командой перед пуском КК «Союз-16» (декабрь 1974 года), в музее космонавтики, в мемориальных домиках С.П. Королева и Ю.А. Гагарина.

Не менее интересным и неповторимым был и музей строителей Байконура. Здесь я проводила экскурсии по музею и по городу, выступала с лекциями в организациях от общества «Знание», принимала участие в организации встреч с ветеранами Великой Отечественной войны, ветеранами космодрома – строителями и ракетчиками, тематических вечеров и устных журналов. В данной работе использованы воспоминания стартовика Б.С. Чекунова, журналиста А.П. Романова, жен офицеров Л.П. Войновой, Т.А. Тращенко-вой, летчика Чернаткина, бывшего комсомольского работника Н.И. Фатикова и др.

На космодроме существовал строжайший режим секретности. Так, при поступлении на работу у гражданских лиц отбиралась так называемая подписка о неразглашении. Она записывалась в трудовую книжку после записи о принятии на работу и звучала так: «Торжественно-клятвенное обязательство дано 1.02.79 года». Это моя подписка при поступлении на работу в ГДО (Гарнизонный дом офицеров), где я работала в методическом кабинете.

Офицеры при убытии с космодрома давали подписку о неразглашении любых сведений о космодроме в течение 5 лет, так же не могли выезжать за границу. Нельзя было назы-

вать фамилии действующих стартовиков. Так же как и конструкторов. Только после увольнения и по истечении определенного времени, уже будучи ветеранами строительства или ракетных войск запаса или в отставке, могли они писать о своей службе на космодроме, называть фамилии своих сослуживцев, которые тоже уже не трудились на космодроме. Такие воспоминания существуют и самые ранние из них датированы 1975 годом – это статья «Старт всех стартов» ракетчика А.С. Семенова (газ. «Комсомольская правда» от 9-12. 04.1975 года). На самом деле эту статью написал Анатолий Семенович Кириллов, который прошел путь от начальника стартовой команды («стреляющий») до начальника полигона.

Основой для написания данной работы стали уже опубликованные воспоминания и публицистика, указанные в списке использованной литературы, а также материалы проведенных встреч с ветеранами космодрома.

О Королеве С.П. написано немало разными авторами, однако в таком ракурсе тема, как мне кажется, еще не освещалась. Я попыталась это сделать.

Часть 1. Военные строители и ДКС



Выбор места для космодрома. Шубников Г.М. – Главный строитель космодрома Байконур, Королев С.П. – Главный конструктор космических кораблей. 1955 год.

Вступление

Военные строители создают такие уникальные инженерные сооружения, такие замечательные комплексы, что нельзя не гордиться своим трудом
А.В. Геловани

Столетняя история военных строителей (23.02.1918) богата событиями и ярка. В годы первых пятилеток военные строители построили Комсомольск-на-Амуре, ДнепрогЭС, Волго-Донской канал, Волжскую гидроэлектростанцию, участвовали в создании промышленной базы в Сибири и Средней Азии.

В годы Великой Отечественной войны военные строители возвели многочисленные оборонительные рубежи, отрыв при этом миллионы кубометров земли при помощи обыкновенной саперной лопатки, уложили тысячи кубометров железобетона и дерева, возвели около 11 тысяч мостов, проложили 400 тысяч километров дорог и колонных¹ путей, соорудили полтора миллиона разного рода фортификационных полевых построек.

В послевоенные годы военные строители разминировали очищенную от врага территорию, как в Советском Союзе, так и за рубежом. Построили грандиозные памятники-клад-

¹ Колонный путь – это выбранное на местности направление вне дорог, подготовленное для кратковременного движения подразделений.

бищопогибшим советским воинам на территории Западной Европы, в том числе и самый колоссальный в мире памятник воину-освободителю в Трептов-парке в Берлине.

Героическая трудовая летопись военных строителей продолжалась и в послевоенное время. В этот период военные строители работают в четырех направлениях:

1. Укрепление обороноспособности страны

Это основная задача военных строителей. Сегодня Армия и Военно-морской флот – могучая сила, насыщенная современной техникой. Для обеспечения надежного действия этой техники требуются сложнейшие сооружения самого разнообразного характера и направления.

Мы видим сверхзвуковые самолеты, бороздящие океанские просторы могучие корабли, белый след от ракеты в небе. Но аэродромы для этих самолетов, военно-морские базы для кораблей, старты для ракет – это тоже дело рук военных строителей.

Поэтому мы с полным правом можем сказать, что военные строители, как и воины других профессий зорко стоят на страже мирного труда граждан России, на страже мира во всем мире.

2. Обустройство войск –

вторая важная задача военных строителей. Ведь для того, чтобы воины могли нести службу в нормальных условиях и в совершенстве овладевали военной техникой, необходимы современные военные городки, учебные корпуса, учебные полигоны. На совещании по быту Министр обороны (1976–1984) Устинов Д.Ф. (1908–1984) сказал: “Первое и главное, не что необходимо обратить внимание – это жилищное и казарменное строительство. Жилье по своему качеству должно отвечать требованиям не только сегодняшнего, но и завтрашнего дня. Казарма, солдатская чайная должны быть превращены в очаги культурно-воспитательной работы”.

3. Строительство гражданских объектов –

третья задача военных строителей. Тот, кто был на Воробьевых горах (с 1930 по 1991 носили название Ленинские горы) в Москве, не мог не восхищаться стройным ансамблем Университета². По свидетельству ветерана космодрома

² В январе 1947 года Совет Министров СССР принял решение о строительстве в Москве 8 высотных зданий, одним из которых стал главный корпус МГУ на Ленинских горах, Строительство здания началось в 1949 году. 1 сентября 1955 года университет был открыт. Но строительство отдельных зданий продолжается и сейчас и рассчитано до 2018 года.

Байконур В.Н. Молочного, подъемные краны по окончании строительства Университета были отправлены на строительство космодрома Байконур.

Известный всей стране, а также за рубежом аэропорт Шереметьево, обслуживающий внутренние и международные авиалинии, Центральный театр Советской Армии (выполнен в форме пятиконечной звезды), Центральный музей Вооруженных Сил, студия военных художников им. М.Б. Грекова – построены руками военных строителей.

Самые красивые улицы, парки, памятники Севастополя, Одессы, Ленинграда (сейчас Санкт-Петербург), Волгограда, самые высокие дома в Чите и Целинограде (теперь Астана – столица Казахстана) – возведены военными строителями.

Прекрасные санаторные комплексы на Рижском взморье, у прибрежной черты Большого Сочи, Сухуми, Цхалтубо, в Крыму и на Дальнем Востоке также построены военными строителями. Крупнейший в мире Серпуховский синхротрон, первая в мире атомная станция в Обнинске – это тоже дело рук военных строителей. Большим буквами в боевые и трудовые будни военных строителей записана ликвидация последствий землетрясения в городах Ашхабад, Ташкент, Махачкала, Бухара, Газли, землетрясения в Дагестане, в Армении, Чернобыльская катастрофа. В 1979 году военные строители строили здания для расквартирования личного состава ограниченного контингента войск в Афганистане. В 1982 году строительный батальон был направлен на

Фолклендские острова для реконструкции взлетно-посадочной полосы. В этот момент британские войска высадились на этих островах. Бойцы стройбата произвели минирование подступов и, используя трофейное оружие, сдерживали наступление британских боевых частей до вмешательства дипломатов, которые остановили развитие военного конфликта при помощи Москвы.

Таким образом, мы видим, что самые ответственные, самые трудные участки работы поручались военным строителям, и они с честью справлялись со всеми заданиями. А.В.Геловани так говорит о своей профессии: “У меня у самого определенное отношение к своей специальности – гордость. Уверен, что то же испытывает каждый, кто познал вкус профессии военного строителя, почувствовал важность и значимость исполняемого дела”.

4. Сооружение объектов, обеспечивающих высокую боеготовность войск

Труд военных строителей – это прежде всего могущество и обороноспособность нашей Родины. Главная их задача – обеспечить проведение испытаний новых видов мощного ракетного оружия, стоящего ныне на вооружении СА и ВМФ. Без военных строителей не могла быть начата и дорога к звездам. Именно военные строители обеспечили успехи в освоении космоса. Подготовку к полету космического кораб-

ля можно образно сравнить со строительством огромной пирамиды. При этом космонавт – это тот человек, который кладет последний камень на вершину, а строитель – первый камень в основание пирамиды.

Что, например космическая инфраструктура? Это космодромы, стартовые комплексы и пусковые установки, командно-измерительные комплексы, центры и пункты хранения и обработки информации, базы хранения космической техники, районы падения отделяющихся частей космических объектов, полигоны посадки космических объектов и взлетно-посадочные полосы, центры и оборудование для подготовки космонавтов и др. Все это работа военных строителей.

Военные строители, как правило, работают в сложных природно-климатических условиях, в местах безлюдных и суровых. Работа на новом месте начинается с нуля, с палаток, с фургончиков на колесах, временных сборных домов. Это особенность профессии строителя, норма его жизни. О чем думает строитель, забивая первый колышек, вынимая первую лопату земли? Все кажется чрезвычайно трудным, почти невозможным, уложится ли он в срок, ведь он – первый, ему труднее всех, он начинает с нуля и работает в самых тяжелых природных условиях. Один из парадоксов в работе военного строителя заключается в том, что он живет самой тяжелой жизнью ради того, чтобы другим было жить легко.

Что же касается армейской площадки в Союзе, то это была вся страна: от берегов далекой Камчатки до Калининграда,

от Заполярья до Закавказья.

В одной из своих статей А.В. Геловани заключил свой рассказ о военных строителях так: “Вся молодежь, прибывающая к нам на службу, получает строительные специальности и не одну. Строительные части располагают широкой сетью учебных комбинатов и военных школ, которые готовят специалистов сложных профессий: машинистов экскаваторов и башенных кранов, бульдозеристов, газоэлектросварщиков, монтажников, электриков. Обучение массовым строительным профессиям – бетонщик, каменщик, маляр, штукатур – организовано во всех строительных частях без отрыва от производства в течение первых трех месяцев службы”.

Начало формирования в/ч 12253 и ее передислокация в район строительства космодрома Байконур

Формирование и передислокация даются по воспоминаниям главного инженера в/ч 12253 (1951–1963) Александра Юльевича Грунтмана (1912–1975), а также по материалам музея.

Весной 1951 года управлению в/ч 77928 (командир генерал-майор В.Ф. Шестаков) была поставлена задача – в районе дислокации и работы части (Капустин Яр Астраханской обл.) построить космодром. Работа предстояла сложная. Поэтому в составе в/ч 77928 было решено сформировать еще одну часть – 12253. В мае-июне 1951 года эта часть была сформирована. Временно исполняющим обязанности командира части был назначен полковник Сорокин Ф.И. (заместитель В.Ф. Шестакова), замполитом – полковник Лазарчик А.А., были назначены офицеры: на должность главного механика – Собко Ф.Ф., начальника планового отдела – Есипович З.Я., начальника транспортного отдела – Скляр М.И.

Управлению в/ч 12253 были подчинены: 2-я инженерно-строительная Симферопольская Краснознаменная бригада (командир – полковник Бараш М.Д.) – саперный полк, саперный и понтонно-мостовой батальоны, несколько воен-

но-строительных отрядов. Было сформировано два управления начальников работ (начальники – подполковник Спектор Е.И. и полковник Цибренько). Управление разместилось в трех коттеджах, построенных в районе аэродрома (“три домика”).

В июле месяце 1951 года на должность командира в/ч 12253 был назначен Шубников Георгий Максимович. В/ч 12253 строила космодром в Капьяре, а затем оборонительные объекты под Ташкентом, Баку и в других местах Средней Азии.

В начале 1955 года полковник Шубников Г.М. вошел в состав комиссии по выбору площадки для космодрома Байконур и города Ленинска. Председателем комиссии был назначен начальник испытательного полигона “Капустин Яр” генерал-лейтенант Вознюк В.И.

В годы войны Вознюк В.И. командовал подразделением знаменитых “катюш”.

Проведя рекогносцировку нескольких районов страны, комиссия вышла с предложением о размещении космодрома в пустынном районе Казахстана восточнее Аральского моря. Это место имело ряд преимуществ перед другими:

- малонаселенность не только в районе космодрома, но и по трассе запускаемых ракет, равнинная полупустынная местность;
- наличие крупнейшей среднеазиатской реки Сырдарья;
- проходящие вблизи железнодорожная магистраль и ав-

томобильная трасса;

- более трехсот солнечных дней в году;
- и, главное, близость к экватору, дающая возможность использовать для запусков дополнительную скорость вращения Земли.

10 веков назад в этих местах жили племена огузов³. У них была легенда: черный пастух изготовил огромную пращу. Он закладывал в нее мешок камней и куски верблюжьего жира и забрасывал его в небо. Мешок возвращался обратно с камнями и огнем. Потом здесь не росла трава. Огузы считали это место пупом земли. Притяжение здесь ослаблено. То есть требуется меньше энергии, чтобы запустить ракету.

Вот в этом месте и должен был быть построен космодром.

Одновременно, чтобы прикрыть строительство космодрома, Хрущев Н.С. кинул клич – на целину. Были предприняты беспрецедентные меры для неразглашения тайны строительства космодрома:

- К целинным составам прицеплялись вагоны с ракетами, ракеты шли в разобранном виде, а на станции Торетам (в то время – Тюра-Там) незаметно отцеплялись. Историки Байконура считают, что главной задачей целины былокрытие Байконура;

³ Огузы – средневековые тюркские племена, жившие до XI века в степях Центральной Азии и Монголии.

- В 400 км от новостройки в районе поселка Байконур Карагандинской области был построен целый ложный городок и поставлены макеты ракет;

- Были взяты на учет все окрестные пастухи. Им вменялось в обязанность отслеживать посторонних людей вокруг Байконура и докладывать немедленно;

- Для любопытных, шпионов и диверсантов при отправке каждого эшелона с грузами для Байконура разрабатывались отдельные легенды о местах их приема. Эшелоны шли из Куйбышева, Омска, Днепропетровска и других городов;

- У всех военных и гражданских лиц, которые работали в воинских частях, отбиралась подписка о неразглашении: “Торжественное и клятвенное обязательство принято”. Такая запись есть и в моей трудовой книжке от 01.08 1963 года. А работала я тогда поваром в в/ч 25696. Второй раз отобрали подписку 29.12.78 года при устройстве на работу в Гарнизонный дом офицеров;

- Строители не знали, что они строят. На этот вопрос у Королева С.П. был ответ: “Строим стадион”;

- Запрещалось произносить слова “ракета”, “космос”, запрещалось ставить рядом слова “город Ленинск” и “военные строители”, запрещалось фотографировать не только производственные площадки, но и поселок Ленинский (потом город Ленинск).

В результате этих мероприятий только через два года мир

узнал о строительстве космодрома. После запуска первого искусственного спутника Земли за этим местом закрепилось название – Байконур. А в 1960 году США обнародовали карту, на которой были показаны цели для возможных ударов со стороны США, и одной из этих целей был Байконур. Наши газеты также напечатали эту карту.

12 января 1955 года в районе станции Торетам (в то время – Тюра-Там) железной дороги Москва-Ташкент высадился взвод старшего лейтенанта Денежкина И.Н. из роты капитана Донских И.Ф., которая дислоцировалась в городе Аральск. Рота получила задание изучить местность будущей стройки, разбить вспомогательные объекты, определить наличие местных стройматериалов и вод. Учитывая жаркий летний период, роте также была поставлена задача заготовить лед и забить им старые резервуары железнодорожной водокачки. Личный состав роты, обеспечивающей работу изыскателей и производящей заготовку льда – пионеры г. Ленинска.

1 февраля 1955 года вышло Постановление ЦК КПСС и Советского Правительства о создании специального научно-испытательного центра для обработки новых многоступенчатых ракет.

В марте-апреле 1955 года уже начала функционировать оперативная группа, состоящая из офицеров в/ч 12253. Жили первое время офицеры – в станционном общежитии кон-

дукторских бригад, а солдаты – в утепленных палатках.

В мае месяце 1955 года был передислоцирован штаб управления. Расположились в старых железнодорожных вагонах и палатках, которые были установлены на 9 площадке.

Стали прибывать первые воинские части: штаб 2-ой инженерно-строительной Симферопольской Краснознаменной бригады (в/ч 58106) – командир – полковник Халабуденко Михаил Иванович – расположились в ожидании строительства космического старта на 2-ой площадке в палатках на берегу реки; инженерно-строительные участки, где командирами были Сахаров В.А., Ткачук – с приданными военно-строительными отрядами. Начали формироваться 84-я и 101-я инженерно-строительные бригады (командиры – Дуров Г.Д. и Гавриленков В.Д.).

2 июня 1955 года вышла Директива Генерального штаба Советской Армии о строительстве космодрома Байконур. Этот день празднуют как День города Ленинска (с декабря 1995 года – г. Байконур).

В июне месяце на площадку строительства прибыл будущий Главком РВСН (декабрь 1959 – 24 октября 1960) Главный маршал артиллерии Неделин Митрофан Иванович. Нужно было на местности показать ему, как расположится город. И вот по оси улицы Центральная (теперь Комарова), на которой расположился впоследствии штаб строителей, были установлены вешки. По трассе улиц прошел грейдер. Так было показано товарищу Неделину М.И. будущее

расположение города Ленинска.

Начало строительства

*Эти люди – подлинные герои, как те, что построили Комсомольск-на-Амуре, Магнитогорск, Харьковский тракторный, Братскую ГЭС.
Из книги А.П. Романова “Космос. Космодром. Космонавты”*

Байконур и зной – слова-синонимы. И это понятно: из 360 дней в году 300 здесь светит солнце, лето длится 5 месяцев, с мая по сентябрь, а температура в самые жаркие дни достигает 45–47 градусов в тени.

Но байконурская эпопея началась зимой, когда 12 января 1955 года, ровно за месяц до принятия правительственного решения о строительстве космодрома, – на маленькой глухой станции Тюра-Там (сейчас – Торетам) Казахской железной дороги высадились первые военные строители – взвод старшего лейтенанта Игоря Денежкина из 130 Управления инженерных работ подполковника Шубникова Г.М.

В то время на станции не было даже света, только на стрелках горели фонари. Поезда здесь не останавливались. Поэтому люди выбрасывали с замедлившего ход поезда рюкзаки с месячным запасом продовольствия, инструменты для проведения геодезических и геологических работ, выпрыгивали на ходу сами.

Символично, что 12 января – день рождения Короле-

ва С.П. В этом году ему исполнилось 48 лет.

Пройдет совсем немного времени и казахское слово “байконур” (дословно – коричневое богатство, или – пустынный край с бурым или рыжим оттенком почвы), как и русское слово “спутник” облетят весь мир, станут интернациональными. А пока пионеры строительства увидели перед собой небольшой станционный поселок: два двухэтажных кирпичных дома (столовая и гостиница для отдыха паровозных бригад), три одноэтажных кирпичных дома (школа, магазин, вокзал), полтора десятка казахских мазанок с плоскими крышами без козырька, водонапорную башню образца 1905 года, и безбрежную, занесенную снегом, пустыню вокруг, насколько хватало глаз, пустыню на север, на юг, на запад и на восток, изрезанную вдоль и поперек дорогами и тропинками – Приаральские Кара-Кумы (черный песок).

На территории будущего космодрома и города бродили верблюды, овцы. Пойма Сыр-Дарьи (теперь – Сырдарья) являлась круглогодичным пастбищем. Летом можно было увидеть то там, то здесь разбросанные юрты.

По воспоминаниям ветерана г. Ленинска Яковлевой Е.А. в районе 245 школы на холме когда-то стояла крепость. Она была очень удачно расположена, так как с этого места вся округа прекрасно просматривалась. В 1955 году можно было увидеть остатки крепостных стен. На другом холме, около сегодняшней телевышки, до сих пор стоит могила (мазар), с которой связана одна местная легенда. Неизвестный всадник

переправлялся через реку, не справился с быстрым течением и утонул. Местные жители похоронили его на высоком берегу, около места его гибели. Потом выяснилось, что он из рода Тюре (род богачей). Так и родилось название станции Тюра-Там (дом Тюре или еще говорят – “одинокая могила”). Википедия толкует как “священное место”..

Итак, пустыня и огромный объем работ, который надо было выполнить в чрезвычайно сжатые сроки. В те годы шло негласное соревнование с США за первенство в освоении космоса. В этом соревновании был важен выигрыш каждого дня.

Руководство страны оказывало особое внимание этой стройке века. В строительстве космодрома Байконур использовалось все передовое и лучшее, чем располагала тогда строительная практика – от конструкций сооружений до методов и способов работ. Сами сооружения предназначались для техники, находившейся на острие научно-технического прогресса. Неудивительно поэтому, что сооружения, построенные около 60 лет назад, до сих пор не устарели и успешно функционируют. Ветеран строительства Гурович И.М. вспоминал: “Строители и стройка ни в чем не знали недостатка. Со всех концов огромной страны начали поступать самые разнообразные грузы: машины и механизмы, сборно-щитовые дома и стройматериалы, продовольствие, лес и многое-многое другое. Поток грузов был так велик, что на первых порах, пока еще не было построено складское хозяй-

ство стройки со своими железнодорожными путями, маленькая станция была завалена грузами. До 1000 вагонов в день прибывало в Тюра-Там. Их не успевали вывозить. Проходящие поезда шли в коридорах из грузов, сложенных в междупутьях и на откосах железнодорожных насыпей”.

Но самое главное, что направляла страна на стройку – это люди. Десятки тысяч молодых людей, призванных на срочную службу в военно-строительные войска. Несколько тысяч молодых строителей прибыло по окончании институтов и техникумов. Однако основную роль по руководству стройкой выполняли люди с огромным опытом строительства, многие из них прошли войну. Это – вчерашние саперы, минеры, понтонеры, не раз смотревшие в лицо смерти. На груди у них сверкали ордена и медали, как знаки проявленного ими мужества и отваги в боях.

“После колоссального напряжения военных лет им и отдохнуть не пришлось: фронтовики снова оказались на фронте – на фронте труда”. Эта известная фраза Брежнева Л.И., может быть, более, чем к кому-либо, относится к строителям Байконура – грандиознейшая стройка на юге была продолжением их боевой, фронтовой деятельности. С той лишь разницей, что небо было чистым над головой и не грохотали орудия, не рвались снаряды. А в остальном, как на фронте: трудности, мужество, героизм и стойкость, столь необходимые в тех сложных условиях. Они работали целеустремленно, напористо, с чувством высокой ответственности за по-

рученное дело и, главное, несмотря на большое напряжение сил, – весело.

В условиях недостатка воды, еще не отрегулированного снабжения, военные строители приступили к строительству космодрома (условное название первого старта – “стадион”) и жилого городка.

Воинов А. вспоминал: “Поражала высокая организация всех работ и исключительная выносливость работавших в невероятно трудных условиях строителей. Во всем чувствовалась сильная организаторская рука руководителя строительства космодрома, железная воля и неукротимое желание решать задачи, поставленные партией и правительством в срок и качественно”.

Начинали с первого колышка, с первого камня, а точнее – с нуля.

Трудности первых лет... О них теперь вспоминают ветераны как о чем-то далеком, романтическом, с гордостью, с улыбкой, порою с сожалением, что осталось далеко позади такое трудное и прекрасное время, с мечтательным выражением лица и не только без сожаления за отданные пустыне годы, но с гордостью за них, тогда еще молодых, сумевших преодолеть все трудности и построить космодром и Ленинск, который они помнят всегда и везде и куда иногда так тянет приехать.

Сегодня даже трудно представить себе условия жизни и работы в 1955-56 годах, так далеко позади остались эти

годы грандиознейшего строительства XX века, строительства, давшего Советскому Союзу завоевать тогда приоритет в освоении космического пространства, который сохранился, кстати, и по сей день.

А условия были действительно сложнейшие. Во-первых, резко континентальный климат, большие перепады температур.

Неприветливо встретила пустыня первых строителей. Мороз доходил до 35–40 градусов Цельсия ниже нуля, пронизывающие до костей ветры дули каждый день. Всю зиму строители провели в палатках.

В мае месяце за холодной зимой пришло жаркое лето. Температура поднималась до 50 градусов по Цельсию, а снежные бури сменились песчаными. Ковынцев А.М. вспоминал: “Погода была какая-то ненормальная: как обед, так начинался ветер, в 2 часа он поднимался, в 3 дул, а в 4 свистел. Столб пыли стоял с утра до поздней ночи. И только к утру пыль оседала. Такие пыльные бури были ежедневными. Поэтому есть, например, приходилось, накрывшись штормовками, чтобы немного укрыться от песка и пыли. Все равно песок был везде: в чае, в каше, в супе, он хрустел на зубах, залезал в каждую щель, – от него буквально не было спасения”.

Ландшафт был очень бедный: избитая дорогами пустыня, сплошной туман, пыль, грязь, солончак.

Ни о каких бытовых условиях думать не приходилось. Всю

зиму строители провели в палатках, в железнодорожных вагончиках. Весной начали рыть землянки. Ветераны Байконура Груев Г.И. и Ткаленко А.А. рассказывали мне, что в землянках спали на общих нарах и постепенно засыпались песком, который струился по стенам и с потолка. Снаружи землянку также заметало песком. Утром приходилось откапываться, чтобы выйти наружу.

Трудно было с питьевой водой. Ее получали по строгому лимиту. Первое время воду доставали из колодца, вырытого на берегу Сырдарьи. Возили в автоцистерне. Пока воду везли, она нагревалась, приобретала привкус железа. Бусыгин П.А. рассказывал, что возили воду и в бочках на лошади. К каждой бочке было привинчено по 20 кружек – чтобы не растерялись в дороге. Когда появлялась вода, люди бросали работу, со всех сторон бежали к водовозкам, утоляли жажду. Хуже стало, когда воду пришлось брать прямо из реки. Воды Сырдарьи мутные из-за песчаного русла. Такую воду приходилось сначала отстаивать, а затем бросать в котелок таблетку, чтобы обеззаразить ее. Только тогда можно было пить. Все равно было очень много случаев желудочно-кишечных заболеваний.

В первое время плохо было со снабжением. Питались консервами, сухой картошкой, маслом, хлебом. Ткаленко А.А. и Собко Неля вспоминали, что хлеб выпекали в печках, устроенных в землянках. Получался хлеб такой, что поднимал чугунную плиту на печке. Давали по норме семьям. Сахар –

один раз в неделю по одному килограмму на семью. Раз в месяц выдавали колбасу, но холодильников не было, так что много не возьмешь.

Семейные пары жили в импровизированном поселке из двух металлических вагонов: один был отведен под общежитие (официанты, повара, продавцы, портнихи), в другом – семейные. Вагоны стояли возле ТЭЦ, которая только начала строиться.

Весь личный состав ездил на 9 площадку обедать. Столовая размещалась в кузове грузовика.

Много хлопот доставляли грызуны, змеи, скорпионы, фаланги. Особенно много их было в районе будущего города. По степи можно было ходить только в сапогах. На территории будущего города был очаг чумы – суслики, песчанки. Солдаты заливали водой норы, выкуривали грызунов.

Тяжело приходилось механизаторам. “Земля здесь – даже ковш ломает зубы, она тверда и рыжа, как руда” – сказал местный поэт.

Не легче было автомобилистам. Нарушенный колесами и гусеницами сотен машин и механизмов твердый покров земли еще более усиливал пыльные бури, и над объектами стояло сплошное облако пыли. Машины увязали в ней по ступицу и двигались со скоростью 5-10 км/час, причем даже днем с зажженными фарами. От жары вода закипала в радиаторах. Люди по прибытии на место не узнавали друг друга – белки глаз да зубы – вот что можно было различить на лице.

Однако, нужно было выполнять свои задачи, и военные строители, забывая обо всех тяготах неустроенного быта, трудились день и ночь, трудились героически.

Уже с июня 1955 года работа развернулась по всем направлениям: строились железная и автомобильная дороги (Дуров Г.Д.); МИК и стартовая позиция (Халабуденко М.И.); жилой городок (Сахаров В.А.); тянулись нитки теплоцентрали и водовода, строились другие объекты первой очереди.

Кроме основных задач строители решали много вспомогательных: строительство жилых и служебных территорий, их благоустройство и озеленение.

Работы на основных сооружениях были организованы круглосуточно. Менялись смены, бригады, но строительство не останавливалось ни на минуту.

А стройка была сложная, аналогов в мировой практике не было. Взять для примера стартовую позицию. Это сооружение для хранения и пуска ракет, для заправки их топливом, это жилье для тех, кто обслуживает и пускает ракеты, это энергетика, вода, тепло для всех сооружений, это сотни километров дорог и тысячи километров кабелей, это миллионы кубометров земли, сотни тысяч кубометров бетона и железобетона, переработанных строителями, это громадные по объему, технологически сложные стройки. Достаточно сказать, что общая площадь стартового комплекса составляет 25 тысяч метров квадратных.

Обратимся опять к воспоминаниям Ковынцева А.М.:

“Энтузиазм был такой длительный и стойкий, что в первые годы строительства проявлялись чудеса массового героизма. На стройке царил дух всеобщего высочайшего творческого подъема. Все очень гордились тем, что участвуют в такой важной работе. Тогда никого не надо было понукать, такая была неподдельная и высокая инициатива. Все буквально рвались к работе. Жили очень дружно. Ведь цель у всех была одна – работа. Любовь к этим годам осталась у ветеранов на всю жизнь. И сейчас, все без исключения, они вспоминают эти годы с гордостью, называют их лучшими годами в своей жизни.

Исключительно высокий энтузиазм, стремление сделать все быстро и качественно, объединяли всех – и строителей и заказчиков. Питались кое-как, спали, где придется. Прикорнешь за столом, чтобы хоть какой-нибудь отдых дать уставшему телу, – и опять за работу. Выходных дней практически не было, как не было и никаких ограничений в рабочем дне. Об этом даже никто не заговаривал. Работали ежедневно от восхода до заката, а чаще до 24-2 часов ночи. Потом короткий отдых, утром снова на работу. Так работали все. Выходным считался короткий отдых до обеда в воскресенье. Это был банный день. Мылись в Сырдарье на 17 площадке, стирали спецовки, обедали. После обеда – обычный рабочий день. Все наши развлечения – это в субботу и в воскресенье вечером – кино. Забили два столба, поставили палатку – вот и кинозал.

Люди могли жить в песках неделями, месяцами. А когда приезжали на 10 площадку, говорили, что приехали на материк. Но ни от кого не было слышно никаких жалоб и нареканий на чрезмерно загруженные работой дни, на плохое устройство быта, на тяжесть жизни вообще. Люди самоотверженно трудились, проявляя чудеса массового героизма.

В нарушение классической системы организации строительства, в связи со сжатыми сроками, пришлось строить все сразу: специальные сооружения и жилье, промышленные предприятия для обеспечения стройки строительными изделиями, раствором и бетоном, склады, дороги и линии электроснабжения, водовод и многое, многое другое.

Так, строительство водовода, чем занималась наша часть, требовало много и много усилий. Основную его часть пришлось делать зимой. А что такое изоляция вручную стального водовода в условиях суровой зимы при сильном ветре и морозе в 40 градусов. И изоляция, весьма усиленная. Надо сказать, что графики работ были составлены настолько жестко, что все было расписано буквально по часам. На старте к монтажу водовода мы должны были приступить в 3 часа дня.

Я подошел к Халабуденко М.И... Он сидел на табуретке, как король на троне. На груди – Золотая звезда Героя Советского Союза. Тогда он показался мне излишне самодовольным. Я даже оробел несколько. Заглянул в котлован – на том месте, где мы должны были копать землю под водовод, гора земли. Я к Халабуденко М.И. – когда мы сможем приступить

к монтажу. Он как рывкнет:

– Сколько сейчас времени?

– Одиннадцать.

– А у вас когда начало работ?

– В 15.00.

– Ну, так чего ты мне голову морочишь?

В котловане ползало 30–40 скреперов и бульдозеров. Халабуденко М.И. разрабатывал весь стратегический план работы и дирижировал всей работой. Работа была налажена таким образом, что из машины шофера вылезали только по сигналу на прием пищи, затем 5-минутный перекур и – опять на машины.

Пока я обедал, звонил начальству, стрелка часов подошла к трем. Иду на старт. Халабуденко М.И. сидит все на том же месте. Я и духом упал. Заглядываю в котлован, а той горы и в помине нет, как корова языком слизала! Скрепер подчищает остатки.

Вот так велось строительство водовода. Сделан он был, несмотря на тяжелые условия, настолько добросовестно и прочно, что долгое время не было ни одной аварии”.

Небольшое отступление. Полковник Халабуденко М.И. воевал в составе 7-ой инженерно-саперной Симферопольской Краснознаменной бригады, отличившейся при освобождении Севастополя. В 1947 году бригада была переименована во 2-ую инженерно-строительную и передислоциро-

вана в Капустин Яр строить первый ракетный комплекс для баллистических ракет.

В 1954 году бригада прибыла в район станции Тюра-Там, где уже весной 1955 года началось строительство нового космодрома. Именно ей было доверено строительство первого стартового сооружения на Байконуре. Кроме этого бригаде предстояло построить МИК, измерительный пункт № 1, передающий радиоцентр и основную бетонную дорогу в этом районе.

Халабуденко М.И. к любому своему делу относился пофронтовому.

5 сентября 1955 года был вынут первый ковш с места будущего старта. А 4 апреля 1956 года в 23 часа 30 минут началась укладка первого кубометра бетона (бетонирование фундаментной плиты первого старта). Руководил укладкой полковник Гурович И.М... Ему слово: “Весь день готовили бетон и устраивали эстакады для подвоза бетона. Первая машина уложила 1,7 кубометров бетона. Все начали бросать монеты под первый куб бетона, всюду, несмотря на поздний час, толпились люди, с великим трудом через эту толпу удалось протолкнуть вторую машину. К утру первая смена уложила 312 кубометров вместо 250 кубометров по плану”.

В конце 1956 года строительство первоочередных объектов космодрома было завершено. Благодаря самоотвержен-

ности и массовому героизму военных строителей первый космический старт был построен в рекордно короткие сроки – менее, чем за 2 года. За время его строительства был проделан огромный объем работ: из котлована под старт было вывезено более 1 млн. куб. метров грунта. Это в два раза больше, чем при строительстве Днепрогэс.

В апреле 1957 года на Байконур приехал Королев С.П. После приемки старта Государственной комиссией он сказал на митинге: “Я всегда был уверен, что военные строители нас не подведут, но я никогда не думал, что они в такой короткий срок смогут сделать так много и так хорошо. Большое спасибо вам, дорогие товарищи!”.

В этот же день (15.05.57) была запущена первая ракета. Пуск был не совсем удачным.

21 августа 1957 года был проведен первый в мире успешный запуск сверхдальней межконтинентальной баллистической ракеты.

4 октября 1957 года был запущен первый искусственный спутник Земли.

12 апреля 1961 года в космос поднялся первый космонавт – Гагарин Ю.А.

Так военные строители проложили путь в космос!

В последующие годы строительство объектов космодрома продолжалось. Всего на Байконуре было построено 9 стартовых площадок с 15-ю пусковыми комплексами (ОРТ, “Взгляд” от 12 апреля 1995 года).

Почти все они работают до сих пор.

Построенный через 10 лет после войны, Байконур стал крупнейшим космодромом мира. Труд военных строителей был по достоинству оценен. Только в первоначальный период строительства 243 воина-строителя, за 22 года (на 1977 год) – свыше 3 тысяч человек были награждены орденами и медалями.

Летом 1978 года генералы Вертелов К.М. (ГУСС) и Климов М.П. (РВСН) забили первый колышек в площадку под строительство аэродрома для корабля многоразового использования. Курировать строительство аэродрома Юбилейный для “Бурана” и обеспечение его запуска было поручено генерал-полковнику Вертелову К.М. Началась героическая трудовая эпопея, которая продолжалась более 8 лет.

Посадочная полоса имеет в длину 4500 м и в ширину 84 м. Толщина покрытия составляет 0,3 м. Сотни тысяч кубометров материала, что уложены в полосу, это особый бетон высокопрочной марки, по своим характеристикам в 1,5–2 раза превосходящий обычный бетон, используемый для строительства аэродромов.

В мае 1987 года с универсального стенда-старта успешно стартовала “Энергия”, а 15 ноября 1988 года со штатной стартовой площадки стартовала вторая ракета-носитель, которая вывела на орбиту корабль “Буран”, совершивший ор-

битальный полет и посадку в автоматическом режиме.

Космодром Байконур, который свое существование начал как научно-исследовательский и испытательный полигон Министерства обороны СССР, впоследствии стал международным космическим портом (МКП), обеспечивающим реализацию российских и международных космических программ. В состав комплекса входят территория космодрома и город.

А теперь немного о героях байконурской эпопеи, хотя бы о некоторых. Всех назвать невозможно. Их были тысячи.

Георгий Максимович Шубников – душа и мозг стройки – обладал широкой инженерной эрудицией, талантом организатора, твердой волей, рассудительностью и деловой хваткой. Его отличало высокое чувство ответственности за успешное выполнение порученного дела. Ему посвящена отдельная глава этой книги.

Главный инженер **Александр Юльевич Грунтман (1912–1975)** – человек яркой творческой мысли, подлинный интеллигент. Он вызывал к себе уважение людей с первого знакомства. Внешне он был похож на ученого. Его высокая и стройная фигура, открытое лицо, светлые глаза сразу же располагали к себе. Всегда спокойный, рассудительный,

тихо говоривший, без лишних эмоций. Но его замечания и советы всегда отличались продуманностью и точностью. Он занимался серьезными инженерными проблемами, которые часто возникали в ходе строительства. Ведь такое сооружение строилось впервые.

Участник Великой Отечественной войны. В 1935 окончил строительный факультет Свердловского политехнического института. Работал в Москве в «Академстрое» Академии наук СССР главным инженером строительного участка. Когда началась война, «Академстрой» был направлен на строительство оборонительных сооружений на Брянский фронт. Окончание войн Грунтман А.Ю. встретил в Польше под Щецином на строительстве переправы через Одер. На Байконуре с 1955 по 1963 год.

Главный инженер Управления по монтажу коммуникационных систем **Левон Сумбатович Арзанов (1912–1992)**. Участник Великой Отечественной войны, ветеран космодрома Байконур. Спецмонтажное управление, которым он руководил, состояло из 40 офицеров инженерно-технического состава и 600 солдат и сержантов. (1956 год).

С 1957 по 1962 – командир спецмонатажного управления (Сары-Шаган, ныне Приозерск), С 1962 по 1966 – заместитель начальника полигона по строительству и эксплуатации. Заслуженный строитель Казахской ССР, Почетный строитель Байконура. Награжден орденами Красной звезды

(2) и «Знак почета».

Федот Федосеевич Собко (1913–1989) – ветеран ВОВ. С 1954 года главный механик 130 УИРа, 15 апреля 1955 года в составе командно-штабного поезда оперативной группы офицеров прибывает на станцию Тюра-Там. Когда началась отрывка котлована под будущий старт, он, как главный механик, обеспечивал высокий уровень работ, когда за сутки вывозили до 15000 кубометров грунта. Трудился на Байконуре в течение 18 лет.

Андрей Александрович Ткаленко (1913–1986) – зам. начальника по снабжению – энергичнейший человек. На первом этапе стройки на станцию прибывало ежедневно до тысячи вагонов со всевозможными грузами – таков был объем работы службы материально-технического снабжения. От гвоздей до цемента, от стекла до солярки, от лопаты до различных сложных инструментов – все, что было нужно стройке, он должен был достать в нужных количествах и в нужное время. Тысячи наименований, тысячи поставщиков, тысячи договоров. За всеми поставками нужно было следить, а зачастую и выколачивать. И Андрей Александрович с этим отлично справлялся.

Сын Ткаленко Борис Андреевич также служил в 130 управлении, строил объекты для “Бурана”.

Начальниками отделов 130 УИР были:

- генерал-майор инженерно-технической службы Илья Матвеевич Гурович (1915–1991) – начальник производственно-технического отдела, а с 1965 года, после смерти Шубникова Г.М. – начальник 130 Управления инженерных работ (УИР) – в течение 10 лет.

Закончив строительный техникум, а затем институт, он в 30-е годы возводил новое здание библиотеки им. Ленина, работал на строительстве Московского авиационного института, здания Наркомата обороны на Фрунзенской набережной. С первого и до последнего дня войны Гурович И.М. находился в действующей армии. С 1955 года и по 1975 год – на космодроме Байконур. С 1965 года – начальник 130 УИР;

- инженер производственно-технического отдела – Андрей Федорович Кульгейко;
- транспортного отдела – Михаил Игнатьевич Склярков;
- монтажного отдела – Георгий Иванович Груев;
- медицинского отдела – Анатолий Леопольдович Пинский.

Вспомнить надо и политработников Константина Павловича Баландина и Александра Павловича Бодрова.

Кален Хусаинович Токмухамбетов возглавлял парткомиссию военных строителей с 1961 года по 1978 год. А в 1955–1959 годах он работал у ракетчиков. Об этом подроб-

но рассказывается в 3 части этой книги – о ракетчиках Байконура.

В/ч 12253 было придано более 20 строительных частей. Возглавляли их бывшие фронтовики. Вот только некоторые из них:

- Как уже говорилось, строительство первого стартового комплекса и МИКа возглавлял Михаил Иванович Халабуденко. Его ближайшими помощниками были Н.В. Смирнов, Г.Р. Ударов, а также:

- главный инженер Всеволод Яковлевич Разумов;
- начальник производственно-технического отдела Виктор Тимофеевич Варфоломеев;
- начальник колонны землеройных машин – Львов.

Георгий Дмитриевич Дуров – начальник управления дорожников, ветеран войны, кавалер советских и польских орденов. В апреле 1955 года его воины уложили первый кубометр бетона в первое сооружение – автомобильную дорогу, связывающую железнодорожную станцию с будущей стартовой площадкой. Вскоре началась прокладка и железнодорожного пути. Здесь был применен такой метод. Утром в центре участка, который надо было пройти за день, ставили красный флаг, и с двух сторон прокладывали к нему дорогу. Кто первый возьмет флаг.

Подчиненные у Дурова:

- главный инженер – А.И. Ивановский;
- инженеры М. Жуковец – руководитель смены, Д. Куличев
- начальник производственно-технического отдела М.Ф. Ихельзон;
- хозяйственник А. Дубик;
- начальник участка, прораб Н.Ф. Трубицын.

Автомобильную базу возглавлял Михаил Семенович Медиевский, а после него – Петр Митрофанович Шмелев.

Строительство г. Ленинска велось под руководством В.А. Сахарова.

Начальником сантехнических работ был Евгений Соломонович Хавич.

Талантливые инженеры Анатолий Николаевич Клоков и Кузнецов проектировали собственные промышленные предприятия.

Нельзя обойти вниманием и более крупного проектировщика. Это **Алексей Алексеевич Ниточкин (1914–1971)** – главный инженер проекта Гагаринского стартового комплекса.

В 19 лет он окончил строительный техникум. Работал на стройках первой пятилетки. Одновременно окончил Мос-

ковский инженерно-строительный институт им. В.В. Куйбышева. После получения диплома Ниточкин работает руководителем группы института “Теплоэлектропроект”.

Во время войны после трехмесячных курсов в Военно-инженерной академии получает воинское звание лейтенанта инженерных войск и уходит в действующую армию. Закончил войну в Берлине. Кавалер орденов Красного Знамени, Красной Звезды, Отечественной войны А.А. Ниточкин возвращается к своей мирной профессии. В течение многих лет он руководит проектированием различных специализированных народно-хозяйственных объектов. “При его непосредственном участии спроектированы и построены некоторые уникальные сооружения, которые по их значению, оригинальности и надежности заложенных в них решений, можно смело отнести к выдающимся достижениям отечественной науки и техники” – было записано в его характеристике. Вершиной творчества А.А. Ниточкина стал проект космодрома Байконур.

Опубликованы и фамилии некоторых рабочих. Это экскаваторщики Н.Н. Лихоперский, А.А. Нагобозян, А.Ф. Губенко, которые круглосуточно на двух машинах работали на строительстве первого старта; бетонщик Н.П. Каргин; плотники А.А. Есарев, П.А. Тимошкин. Например, бригада Тимошкина ежедневно выполняла норму на 190–230 процентов. Тимошкин был награжден орденом Ленина. По преда-

нию это был невысокий, веснушчатый паренек, балагур и весельчак. Прекрасно играл на гармошке, и, как видите, умел поднять людей на трудовой подвиг.

Техника, старт, возведенные в 1955–1957 годах, до сих пор действуют. Только в 1979 году первый старт был капитально отремонтирован.

Космонавт В.А. Шаталов сделал такую запись в книге отзывов музея строителей Байконура: “Готовясь к космическим рейсам, мы всегда с благодарностью вспоминаем тех, кто в труднейших условиях суровой зимы заложил первый камень, посадил первое дерево, проложил дорогу, которая стала для нас дорогой в космос!”.

А сами строители говорят о себе так:

Мы строили старты, вгрызаясь в пески,
С любой непогодой споря.
В космических подвигах нашей страны
Есть наша рабочая доля!
Пусть скромен по времени наш юбилей,
Значительны все же итоги:
Стоит Байконур среди казахских степей
Преддверием к звездной дороге.
Наталья Масленникова

Георгий Максимович Шубников

(1 мая 1903 – 31 июля 1965)

Г.М. Шубников родился в г. Ессентуки Ставропольского края в семье рабочего плотника... Его трудовая деятельность началась в 1919 году, сразу по окончании средней школы. В 16 лет он уже работает возчиком, затем старшим рабочим. По вечерам учится в строительном техникуме. Его перевели в десятники, а затем в техники. В 1925 году после окончания техникума, Шубникова призывают в ряды Красной Армии. Два года он служит в 19-м кавалерийском полку четвертой кавалерийской дивизии Ленинградского военного округа на должности курсанта, а затем командира взвода. Об этом периоде его жизни вспоминал И.М. Гурович: “Он был образцовым старшиной в эскадроне, требовательным и заботливым. Так он и пронес эту требовательность и заботливость через все долгие годы своей армейской службы. И не забыли люди его заботу о себе. В очень многих семьях на видном месте и в семейных альбомах хранятся фотографии Г.М. Шубникова”.

Демобилизовавшись, Георгий Максимович работает техником, а затем производителем работ в строительных орга-

низациях городов Эссентуки и Пятигорск.

В 1930 году он поступает в Ленинградский институт промышленного строительства, однако в связи с напряженной международной обстановкой призывается в 1932 году в ряды Красной Армии и направляется в Забайкальский военный округ, где руководит производственно-техническим отделом Забайкальского укрепрайона. По завершению оборонительных работ в 1937 году демобилизуется и до 1941 работает прорабом в Эссентукском городском управлении водоснабжения.

За эти четыре предвоенных года под его руководством был построен ряд объектов, имевших важное значение в жизни города-курорта. Это реконструкция нижнего ванного здания, питьевых галерей источников № 17 и № 4, бювет 11; строительство санатория № 10, водовода в г. Эссентуки от источника “Эссентуки” – 22 км, большого резервуара емкостью 2000 куб.м., насосной станции на пойме р. Подкумок, очистных сооружений, подземной штольни с подходом к буровой скважине № 360 – источника № 17, котельной Верхних ванн; устройство канализационных сетей, фонтанов, лестниц; водоснабжение школ и окраин г. Эссентуки и другие объекты.

С первых дней Великой Отечественной войны Георгий Максимович на фронте. Будучи комбатом Южного и Западного фронтов, а затем начальником строительных управлений Воронежского, Степного, I и II Украинских фронтов, он

весь свой опыт, знания и силы отдает инженерному обеспечению ряда крупнейших операций Великой Отечественной войны. Так, в 1942 году саперная часть майора Шубникова строит линию обороны под селом Петропавловка на Дону, затем под Сталинградом, потом принимает участие в освобождении Киева, а в 1944 году его бойцы непосредственно штурмуют хорошо укрепленный немцами польский город Познань. В музее строителей города Ленинска была в 70-е годы диорама, посвященная как раз этому последнему событию.

На завершающем этапе войны часть Шубникова обеспечивает наступление наших войск, восстанавливая мосты. Всего под руководством Шубникова за годы войны было восстановлено более 20 крупных железнодорожных мостов через реки Дунай, Шпрее, Одер, через проливы Штральзунд и Цигельграбен. Его сослуживец А.К. Пустовой вспоминал: “В начале 1946 года я был переведен в 23 УВПС к Г.М. Шубникову. 23 УВПС строило административное здание для Группы советских войск. В составе 23 УВПС был батальон 12166, который занимался демонтажом и в котором я служил. Другие участки строили обводной канал в Берлине, здания театра для Группы советских войск, здание советского посольства в Берлине, обводную дорогу, мост через Шпрее, памятники-кладбища в р-не Панков и Трептов-парке и др”.

Наиболее известен памятник советскому солдату со спасенной девочкой на руках из бронзы и гранита в Треп-

тов-парке в Берлине. Поэт Е. Исаев написал о нем поэму. Вот отрывок из нее:

Уж скоро сорок будет, как
Сюда пришел он в Трептов-парк
Из тех обугленных равнин,
В одном лице отец и сын,
В одном лице – жених и муж,
В одном родстве на весь Союз,
Оплакан всюду и любим,
Пришел и встал неколебим
На самый высший в мире пост,
Лицом и подвигом – до звезд.

Монумент “Воин-освободитель” стал символом победы советского народа в Великой Отечественной войне. Скульптор – Е.В. Вучетич, архитектор – Я.Б. Белопольский.

Открыт 8 мая 1949 года.

На одной из плит мемориального комплекса табличка:

Сооружено в 1949 году Советской Армией.
Шубников Г.М. Чернин М.Б.
Дубровский В.Г. Капорцев И.С.

В мемориале захоронено около 7000 советских воинов из общего числа 75000 павших при штурме Берлина.

Осенью 2003 года скульптура воина была разобрана и отправлена на реставрацию. 2 мая 2004 года скульптура советского воина вернулась на свое прежнее место.

После войны Г.М.Шубников руководит восстановлением угольных шахт в Донбассе.

С апреля 1950 года Г.М. Шубников все свои силы, богатый ум, кипучую энергию и огромный опыт отдает делу строительства объектов оборонного значения на территории Советского Союза. Это Капьяр (Капустин яр), Баку, аэропорт в Ташкенте и др.

Вот как об этом периоде вспоминал И.М. Гурович: “В 1951 году в городе Баку, где в это время создавался оборонительный комплекс, строительные работы велись с большим напряжением сил. Однажды мне срочно потребовалось обратиться лично к начальнику строительства, которым был Г.М. Шубников. Было уже очень поздно – около 3 часов ночи, когда Шубников сумел меня принять в своем кабинете. Он был чисто выбрит, спокоен, весел, шутил. Внимательно, не торопясь, не перебивая, выслушал, принял все необходимые решения. Глядя на него, можно было подумать, что не глубокая ночь на дворе, а утро рабочего дня”. Такое первое впечатление произвел Шубников на Гуровича.

Когда в конце 1954 года встал вопрос о назначении руководителя для строительства космодрома Байконур, главк назначил на этот ответственный пост Г.М. Шубникова. В первых числах января 1955 года его вызвали в Москву. Сначала состоялась беседа в ЦК, а затем его принял С.П. Королев. На стене висела схема космодрома. Королев подроб-

но рассказал о ракете, для которой должен строиться космодром. Затем к схеме подошел главный инженер проекта А.А. Ниточкин. Названные им примерные объемы строительных работ поражали воображение. Менее, чем за два года, нужно было переработать десятки миллионов кубометров земли, уложить сотни тысяч кубометров бетона, десятки миллионов штук кирпича, построить сотни километров железных и автомобильных дорог, смонтировать десятки тысяч тонн металлоконструкций, изготовить и смонтировать сотни тысяч кубометров сборного железобетона, соорудить тысячи километров инженерных сетей, выполнить многие миллионы квадратных метров штукатурных, малярных, кровельных и изоляционных работ и многое, многое другое.

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.