

ДОРОГИ БЛОКАДНОГО ЛЕНИНГРАДА

*...Дорогой жизни шел к нам хлеб,
дорогой дружбы многих к многим,
Ещё не знают на земле
страшной и радостней дороги
Ольга Бергольц, Из «Ленинградской поэмы»*



27 января 2024 исполняется 80 лет со дня полного снятия блокады Ленинграда.

21 августа 1941 г. немцы захватили станцию Чудово, перерезав главную линию Октябрьской железной дороги.

Поезда на Москву стали ходить через станции Тосно и Мга.

30 августа 1941 г. гитлеровцы захватили узловую станцию Мга и перерезали единственную оставшуюся железнодорожную линию, соединявшую Ленинград со страной.



8 сентября фашисты вышли на левый берег Невы южнее Ладожского озера, захватили город Шлиссельбург и тем самым отрезали Ленинград от страны по суше. Осталась только 30-километровая полоса на восточном берегу Ладожского озера.

В кольце оказалось 2 миллиона 887 тыс. человек, в том числе 400 тыс. детей.

Подвоз всего необходимого фронту и городу был возможен только водным путем через Ладогу с использованием малодеятельной до войны и тупиковой Ириновской железнодорожной линии. Она начиналась от станции Ладожское озеро и выходила на Финляндский вокзал в Ленинграде.

30 августа 1941 г. ПКО принял решение о доставке грузов в Ленинград через Ладогу.





Б. П. Бещев выпускник
ЛИИЖТА уполномоченный
НКПС

Военный совет Ленинградского фронта поручает уполномоченному НКПС Б. П. Бещеву в сжатые сроки организовать реконструкцию Ириновской линии и станции Ладожское озеро. На западном берегу озера в 55 км от города в небольшой бухте Осиневец началось сооружение порта.

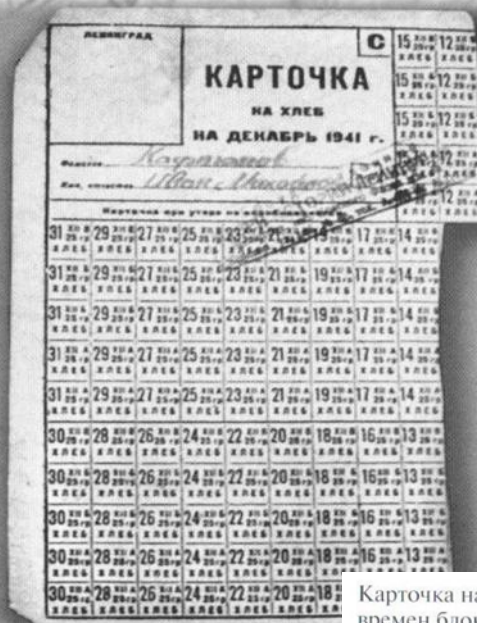
В короткие сроки была проведена масштабная реконструкция Ладожской станции.

В нескольких километрах от Ладожской станции, ставшей узловой, были построены станция Каботажная, ставшая центром пассажирских эвакуационных перевозок, грузовая станция Костьль, имевшая два пути к пирсам и столько же к слипам, и станция Болт для приема с озера барж с нефтепродуктами и углём. Рядом с Осиневецким маяком появилась ещё одна станция - Осиневец - с пирсом, уходящим в озеро.

12 сентября 1941 г. к причалам мыса Осиневец с восточного берега Ладожское озеро пришли первые баржи с продуктами. Начала действовать Дорога жизни.



По Дороге жизни грузы перевозились на автомобилях по восточному берегу, переправлялись через озеро по воде и доставлялись в город по железной дороге. Но суточный завоз продовольствия не восполнял даже трети ежедневных потребностей города. С 20 ноября нормы выдачи хлеба населению сократились до 250 грамм рабочим и до 125 грамм иждивенцам и детям.



Карточка на хлеб времен блокады Ленинграда. Декабрь 1941 г.



На весах 125 граммов хлеба, установленная норма для служащих, иждивенцев и детей в ноябре 1941 года

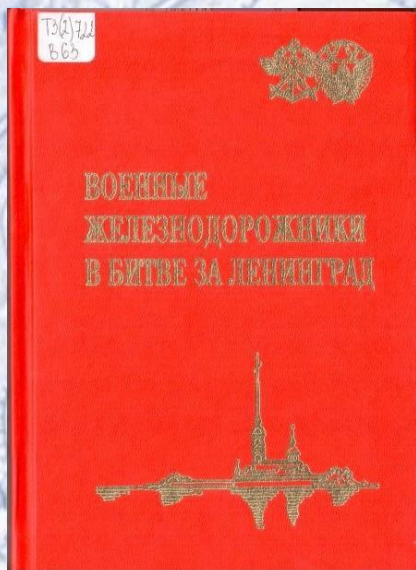


После разгрома фашистских войск под Тихвином и Волховом была освобождена железнодорожная линия Тихвин-Волховстрой-Войбокало. Эта линия требовала срочного восстановления. Благодаря героическим усилиям железнодорожников 1 января 1942 г. линия была открыта. Подвоз грузов автомобильным транспортом сократился с 320 до 55 км, ускорилось и улучшилось снабжение населения и защитников города.

С 22 января по 15 апреля 1942 г. из Ленинграда было эвакуировано по Дороге жизни 550 тыс. человек.

В феврале были увеличены нормы хлеба до 300-500 г в сутки.





Но перевозимых грузов было все же недостаточно для снабжения войск фронта и населения. ПКО принял решение о строительстве новой железнодорожной линии от станции Войбокало до восточного берега Ладожского озера общей протяженностью 32 км, которая должна была подходить к Дороге жизни.

Линия вводится в эксплуатацию отдельными участками. 5 февраля открыто движение на участке Войбокало-Лаврово, от Лаврово до Кобоны - 10 февраля и от Кобоны до восточного берега Ладожского озера (Коса) - 6 марта. При этом на восточном берегу Шлиссельбургской губы Ладожского озера были построены три новых станции - Лаврово, Кобона, Коса. На 24-е сутки движение было открыто.





С 10 февраля 1942 г. состоялось открытие сквозного движения поездов от Тихвина до восточного берега Ладожского озера.

Уже в начале марта 1942 г. дорога пропускала от станции Ладожское озеро в сторону Ленинграда не менее 18 поездов в сутки.

С вводом в действие новой железной дороги и переводом баз в район Лаврово-Кобона протяженность Военно-автомобильной дороги (ледовой Дороги Жизни) удалось сократить до 30-33 км и ускорить доставку грузов на западный берег озера.

Движение по ледовой трассе не прерывалось до 24 апреля 1942 г.



В летнюю навигацию 1942 г. продолжилась перевозка грузов в город и на Большую землю через Ладогу. Всего за время навигации 1942 года по Ладожскому озеру было перевезено в Ленинград и из него более 1 млн тонн грузов и 800 тыс. человек.

В конце лета было принято решение построить железнодорожную паромную переправу через Ладожское озеро. В качестве паромов для переправы были изготовлены две металлические баржи водоизмещением 800 тонн. За один рейс перевозили 4 паровоза с 4 тендерами или до 10 вагонов. На западном и восточном берегах Ладожского озера были построены специальные пирсы и причалы, с укладкой на них железнодорожных путей нормальной колеи.

30 июля 1942 г. переправа была сдана в эксплуатацию. Ввод в действие переправы позволил эвакуировать на восточный берег подвижной состав и тяжелое оборудование, увеличить подвоз грузов. В течение лета 1942 г. было эвакуировано около 490 тыс. человек. По ней из города вывезли 137 паровозов, 134 тендера и 1622 вагона, доставили в Ленинград 809 грузных вагонов и платформ с танками, оружием и боеприпасами. Переправа работала до глубокой осени 1942 г.



ГРУППА АРМИЙ «СЕВЕР»

ВОЛХОВСКИЙ ФРОНТ

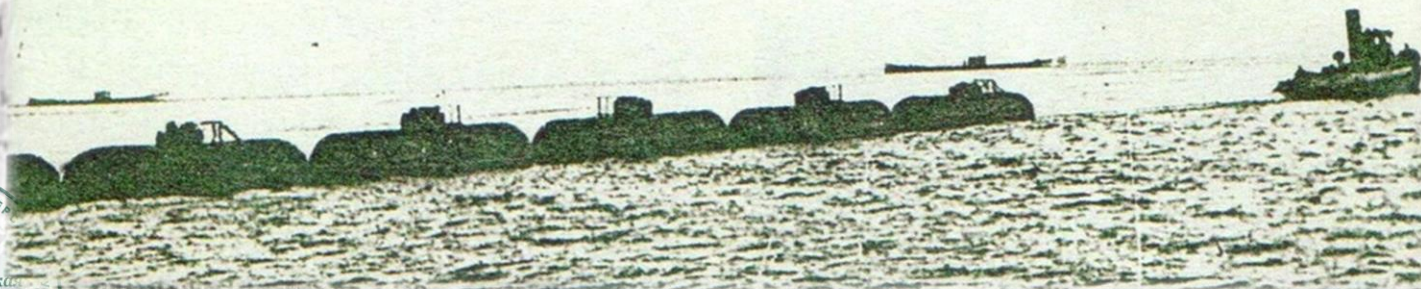
(с 17. 12. 41)

ВВС фронта

(с 15. 8. 42 - 14 ВА)

Железнодорожными войсками наряду с переправой эксплуатировался слиповый путь. На западном берегу озера был уложен рельсовый путь нормальной колеи, присоединенный на станции Костьль к железнодорожной линии Ленинград-Ладжское Озеро. Для приема цистерн на восточном берегу был также построен слип, присоединенный к железнодорожному участку Коса-Лаврово-Войбокало. Общая длина рельсовых путей, уложенных на слипы составила 600 м. На береговой части слипа верхнее строение пути было объемного типа. Подводная часть собиралась на берегу и состояла из нескольких звеньев. Подводная часть слипа заканчивалась на глубине 3 метра. Сливовая переправа была открыта в сентябре 1942 г. По ней было переправлено 135 порожних цистерн.

Переправа цистерн через Ладжское озеро.1942г.



ГРУППА АРМИЙ «СЕВЕР»

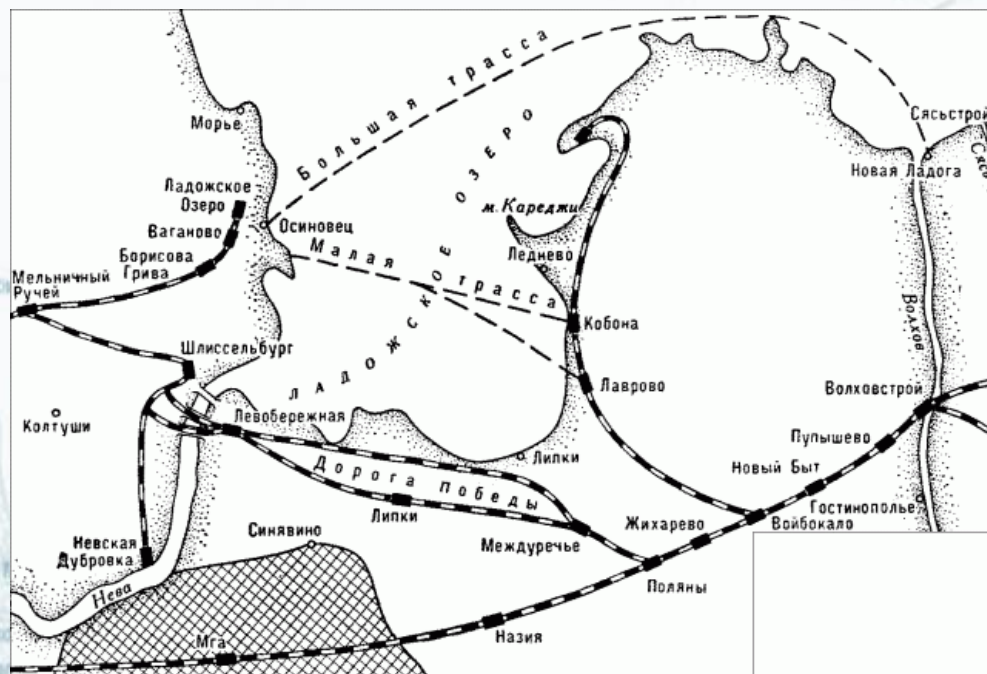
ВОЛХОВСКИЙ ФРОНТ
(с 17. 12. 41)
В А
(с 27. 1. 42)
ВВС фронта
(с 15. 8. 42 - 14 ВА)

21 ноября 1942 г. Военный Совет Ленинградского фронта по указанию ГКО принял решение о строительстве свайно-ледовой железной дороги нормальной колеи и ледовой узкоколейной колеи с укладкой рельсов на деревянном основании прямо на лед Ладоги.

12 января 1943 г. началось наступление советских войск под Ленинградом. В результате операции была прорвана сухопутная блокада Ленинграда в районе Шлиссельбурга, от врага освободили восьмикилметровую полосу земли вдоль южного побережья Ладожского озера. Работы по строительству свайно-ледовой железнодорожной переправы через ладожское озеро были прекращены.

Появилась возможность построить железную дорогу на узкой полосе суши, вдоль южного берега Ладожского озера, и связать железнодорожное направление Ленинград-Волховстрой со станцией Шлиссельбург.



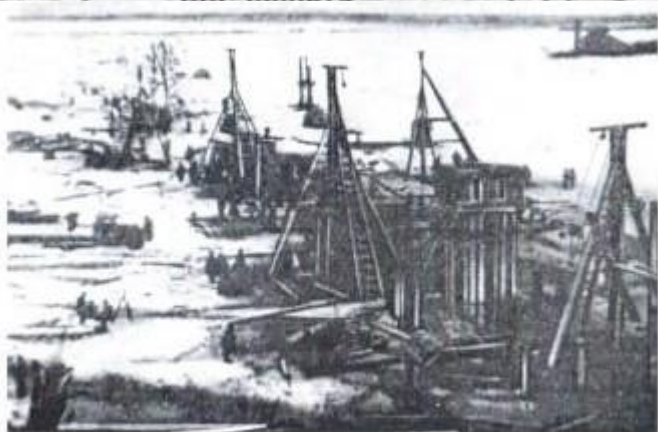


В тяжёлых зимних условиях (под обстрелами и в мороз) буквально за 17 суток была проложена полноценная железнодорожная ветка от станции Пляны до Шлиссельбурга. Дорога прокладывалась по бывшим Снявинским торфоразработкам. Необходимо было выполнить огромный объём земляных работ, построить средние мосты через реки Назию и Чёрную и 20 малых мостов, проложить 30 км путей, построить низководный временный мост (свайно-ледовую эстакаду) через Неву.





Строительство низководного свайно-ледового моста через р. Неву у Шлиссельбурга в январе 1943 г.



Ленинградский фронт. Строительство низководного моста через р. Неву у Шлиссельбурга. 1943 г.

Сразу после прорыва блокады начались работы на правом берегу Невы по восстановлению разрушенных 6-километрового перегона Дунай-Шлиссельбург и ст. Шлиссельбург. 22 января восстановили перегон Дунай-Шлиссельбург, 25 января - ст. Шлиссельбург. Строительство новой линии Шлиссельбург-Поляны разрешалось вести по облегченным техническим условиям, а переход через Неву для выхода на ст. Шлиссельбург намечалось осуществить по свайно-ледовой переправе. Прокладка трассы шла по промерзшему грунту без земляного полотна и балластировки, 9 км были уложены прямо по торфяному болоту.

К 5 февраля 1943 г. от Шлиссельбурга до Поляны закончилась укладка путей, были построены мосты через пересекавшиеся Шлиссельбургской магистралью реки Назия и Чёрная и малые искусственные сооружения на осушительных каналах и канавах Синявенских торфоразработок.





И. Г. Зубков Начальник УВЕР-2

Одновременно с укладкой верхнего строения пути начались работы по строительству мостового перехода через Неву.

Руководил строительством железнодорожной линии Шлиссельбург—Гляны и свайно-ледовой переправы через Ладогу выдающийся инженер И. Г. Зубков.

Спроектирован мост был В. В. Демченко. По проекту мост должен был возвышаться над льдом Невы всего на 1,9 метра.

Строительные части правого берега возглавлял В. В. Демченко, а начальником работ левого был назначен доцент ЛИИЖТа П. И. Богомолов.

Из-за того что левый берег Невы выше правого, эстакада в профиле имела подъем в сторону левого берега. Переправа в плане располагалась по кривой, что было связано с использованием узкоколейной ветки на левом берегу и железнодорожного пути, шедшего параллельно реке на правом. Низководный свайно-ледяной мост, сооружавшийся как краткосрочный, имел длину 1200 м и был построен за 11 суток.



Низководный свайно-ледяной мост р. Невы у Шлиссельбурга



2 февраля 1943 г. было закончено сооружение свайно-ледовой переправы.

7 февраля 1943 г. в Ленинград на Финляндский вокзал прибыл первый грузовой поезд с Большой земли, который доставил 40 вагонов продовольствия.

Поезд в Ленинград привела бригада паровоза ЭУ 708-64 в составе машиниста И. П. Пироженко, помощника машиниста В. С. Дятлева и кочегара И. А. Антонова.



Паровоз ЭУ 708-64, доставлявший 7 февраля 1943 г. в Ленинград по Шлиссельбургской магистрали первый поезд с Большой земли. Установлен на ст. Волховстрой.



Знаменитый выпускник ЛИИЖТА



В феврале 1942 г. начальником Октябрьской железной дороги был назначен Б. К. Саламбеков. В 1942 г. он отличился в постройке железнодорожных веток к портам на Ладозе на «Большой земле» и от ладожского берега до осажденного Ленинграда внутри кольца окружения. В январе 1943 г. была прорвана блокада Ленинграда и по узкому коридору южнее Ладожского озера была спешно проложена новая железнодорожная линия, Саламбеков лично организовывал по ней движение поездов. Благодаря умелому руководству Саламбекова и героизму работников железной дороги врагу не удалось вывести Октябрьскую железную дорогу из строя ни на сутки.

В 1943 году Саламбекову присвоено специальное персональное звание «генерал-директор тяги II ранга», а в 1949 году «генерал-директор тяги I ранга».



Дорога Победы использовалась для снабжения города всем необходимым с февраля 1943 г. по 10 марта 1944 г.

После открытия дороги работы велись на ней постоянно.

Военно-строительные подразделения восстанавливали разрушенные объекты. Второй мост - высоководный, временной, рамно-ряжевой конструкции, длиной 852 м - был сооружен за 40 суток. Строительство осуществлялось под руководством доцентов ЛИЖТа Д. М. Реховского и П. И. Богомолова. В марте 1943 г. по нему было открыто движение. Оба моста использовались как дублеры, и в случае повреждения одного из них движение шло по другому (с марта по июнь мосты подвергались разрушению 18 раз).

Дорога проходила на некоторых участках в 3-4 километрах от немецких артиллерийских позиций, за что получила прозвище «Коридор смерти».

Строительство высоководного железнодорожного моста через Неву





Прибытие первого поезда с Большой земли в Ленинград, Февраль 1943г.

С 6 февраля 1943 г. по 27 января 1944 г. по дороге прошло 4729 поездов в Ленинград, перевезено около 4,5 млн тонн различных грузов.

27 января 1944 г. Советские войска освободили города Пушкин, Гатчина и Чудово. Блокада города была снята полностью.

23 февраля по восстановленному основному пути Ленинград-Москва было возобновлено движение поездов.



ЛИИЖТ ДОРОГЕ ЖИЗНИ

Под руководством профессоров Я. М. Гаккеля и А. Е. Алексеева была создана передвижная установка-энергопоезд для обеспечения предприятий и населения электроэнергией. Энергопоезд использовался также при строительстве свайно-ледяной эстакады через Невскую губу Ладожского озера.

Профессор А. Е. Алексеев сконструировал высокопроизводительную рельсосварочную установку.

Профессор А. В. Ливеровский запроектировал пристани-причалы на западном побережье Ладожского озера для Дороги жизни.

Сотрудники кафедры и бюро водоснабжения оборудовали специальные поезда-летучки, обеспечивающие временное снабжение водой из Невы правобережной части железнодорожного узла, провели водоводы к госпиталям и местам пересадок пассажиров с железной дороги на суда Ладожской переправы.

Среди специалистов-мостовиков можно выделить имя П. И. Богомолова - начальника Головного ремонтно-восстановительного поезда №10-бис. Работники его поезда соорудили приемно-отправочные пути и погрузо-разгрузочный комплекс на станции Гостинополье (под Волховстроем) для восточной конечности Дороги жизни в 1941 г. Они позднее возводили низководный и нормальный мосты через Неву на Дороге Победы.

Мощнейший железнодорожный консольный кран «Ленинградец», который в сжатые сроки позволял восстанавливать мосты, сконструировал выпускник ЛИИЖТа Д. И. Васильев.

Директор нашего вуза Я. И. Кипнис создал мостовые конструкции «опор ЛИИЖТа», которые использовали при восстановлении мостов.

Многие преподаватели и выпускники института трудились на Дороге Жизни, руководили важнейшими работами по строительству и восстановлению линий, станционных устройств, мостовых переходов.

За период войны институтом было выполнено более 600 экспертиз, консультаций, обследований и других мероприятий в помощь производству и фронту.



Из воспоминаний Ю. А. Лиманова:

Исключительно радостным был день 18 января 1943 года, когда наши войска прорвали блокаду Ленинграда южнее Ладожского озера. Сразу же в полосе противника была построена за 20 дней железная дорога длиной 33 км. Стройка велась на открытой местности, просматривалась и прицельно простреливалась противником. Эту работу вместе с другими подразделениями выполнял и ВВС-5. За нее я был награжден орденом Красной Звезды.

В исключительно короткие сроки были возведены сначала низководный, а затем высоководный мост через Неву, у Шлиссельбурга, под железную дорогу. Перед проектированием нами третьего моста под танковую переправу была решена задача по применению в качестве материала для пролетных строений металлического шпунта из холодноломких сталей, испытания которых успешно провел профессор Л. П. Шишко. Л. П. Шишко в годы блокады был оставлен в ЛИИЖТе для оказания помощи ВВС-5 и летом 1943 года погиб при артиллерийском обстреле.



Список литературы

1. Атлас Победы. Великая Отечественная война, 1941-1945 гг. / Российское военно-историческое общество ; ред., сост. Ю. А. Никифоров. - Москва : Просвещение, 2016. - 295 с.
2. Балахин А. Подвигу-45 лет. Память сердца./А. Балахин //Наш путь.-1989.-1 февраля.-с
3. Военные железнодорожники в битве за Ленинград : к 60-летию Победы в Великой Отечественной войне / Н. Н. Назарук [и др.] ; ред. С. Н. Соловьев ; Ж.-д. войска России. - Санкт-Петербург : [б. и.], 2005. - 285 с. : ил., портр., фот., табл. - Библиогр.: с. 280-284Прил.: с. 214-277
4. Дорога Победы : записки изыскателя: [альбом] / Окт. ж. д., фил. ОАО "Рос. ж. д." ; [сост. В. Г. Тьдман ; авт. вступ. ст.: В. Г. Тьдман, В. И. Грязнов]. - Санкт-Петербург : Историческая иллюстрация, 2005. - 63 с. : ил., цв. ил. - На авантит.: К 60-летию Великой Победы и Дню железнодорожника. 1941-1945.
5. Залесский, Константин Александрович. Великая Отечественная война: 1941-1945. Большая биографическая энциклопедия / К. А. Залесский. - Москва : АСТ, 2013. - 831 с. : ил.
6. Киселев, Игорь Павлович. Магистралью Победы. Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта в Великой Отечественной войне 1941-1945 годов / И. П. Киселев, А. Ю. Панычев, В. В. Фортунатов ; ПГУПС. - Санкт-Петербург : ПГУПС, 2020. - 157, [2] с. : портр., карты, фот. - Библиогр.: с. 152 и в подстрочн. примеч. - Имен. указ.: с. 154-158
7. Ковалев, Валерий Иванович. Чтобы помнили / В. И. Ковалев // Наш путь : Газета ПГУПСа. - 2005. - N28 : 3 мая. - С. 2.
8. Ковальчук, Валентин Михайлович. Дорога победы осажденного Ленинграда : Железнодорожная магистраль Шлиссельбург - Поляны в 1943 г. / В. М. Ковальчук; под ред. Г. Д. Комкова ; АН СССР, Ин-т истории СССР, Ленингр. отд-ние. - Л. : Наука. Ленингр. отд-ние, 1984. - 213 с. : ил
9. Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта в годы Великой Отечественной войны 1941-1945 [Электронный ресурс] : презентация: Ч. III / сост. Е. К. Никифорова. - Санкт-Петербург : ПГУПС, 2020. - 29 сл. - Режим доступа: Сайт НТБ ПГУПС <http://library.pgups.ru/>
10. Мажара П.И., Махновский Н.Ф. 55 лет полного освобождения Ленинграда от вражеской блокады. Борьба Ленинграда в 1941-44 годах Великой Отечественной войны. Прорыв блокады и разгром немцев,/ П. И. Мажара, Н.Ф. Махновский//Наш путь.-1999.-- 26 янв. (№1).-С.1-2
11. Розум, В. И. Великий из Великого : к 100-летию со дня рождения Б. П. Бещева / Вячеслав Розум. - Ярославль : Верхняя Волга, 2003. - 123, [2] с. : ил., цв. ил.;
12. Трунова И.А. Дороги блокадного Ленинграда / И. А. Трунова //Железнодорожный транспорт-2018.-№2.-С.68-71
13. Яробков, В. В. Дорога Жизни - дорога к Победе : вчера, сегодня, навсегда / В. В. Яробков. - Санкт-Петербург : Полигон, 2005. - 221, [2] с. - Библиогр.: с. 218-222.
14. Яров, С. В. Повседневная жизнь блокадного Ленинграда / С. В. Яров. - Москва : Молодая гвардия, 2013. - 313 с. - [16]л. : ил. - (Живая история: Повседневная жизнь человечества).