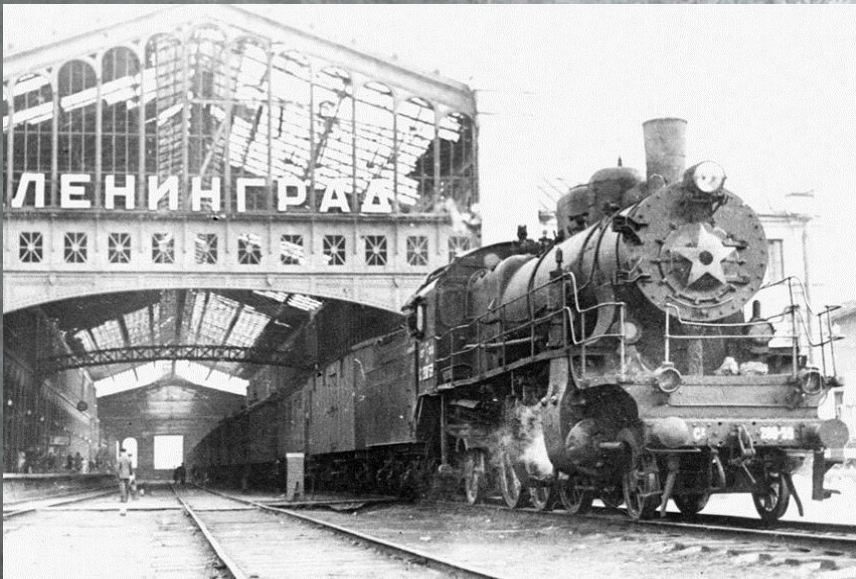



«С ОГНЁМ И КРОВЬЮ ПОПОЛАМ»

К 80-ЛЕТИЮ СО ДНЯ ПРОРЫВА БЛОКАДЫ
ЛЕНИНГРАДА



*Людей особая порода,
Для поездов оплот и щит,
В вагонах ведь судьба народа,
В ночи по магистралям мчит.*

Евгений Кремнев



8 сентября 1941 г. немецкие войска захватили Шлиссельбург и все основные магистрали, связывающие Ленинград со страной, были перерезаны противником. Врагу удалось захватить 3090 км путей Октябрьской и Ленинградской железной дороги.

Было нарушено последнее сухопутное сообщение города с остальной страной. Началась блокада, продлившаяся 871 день.

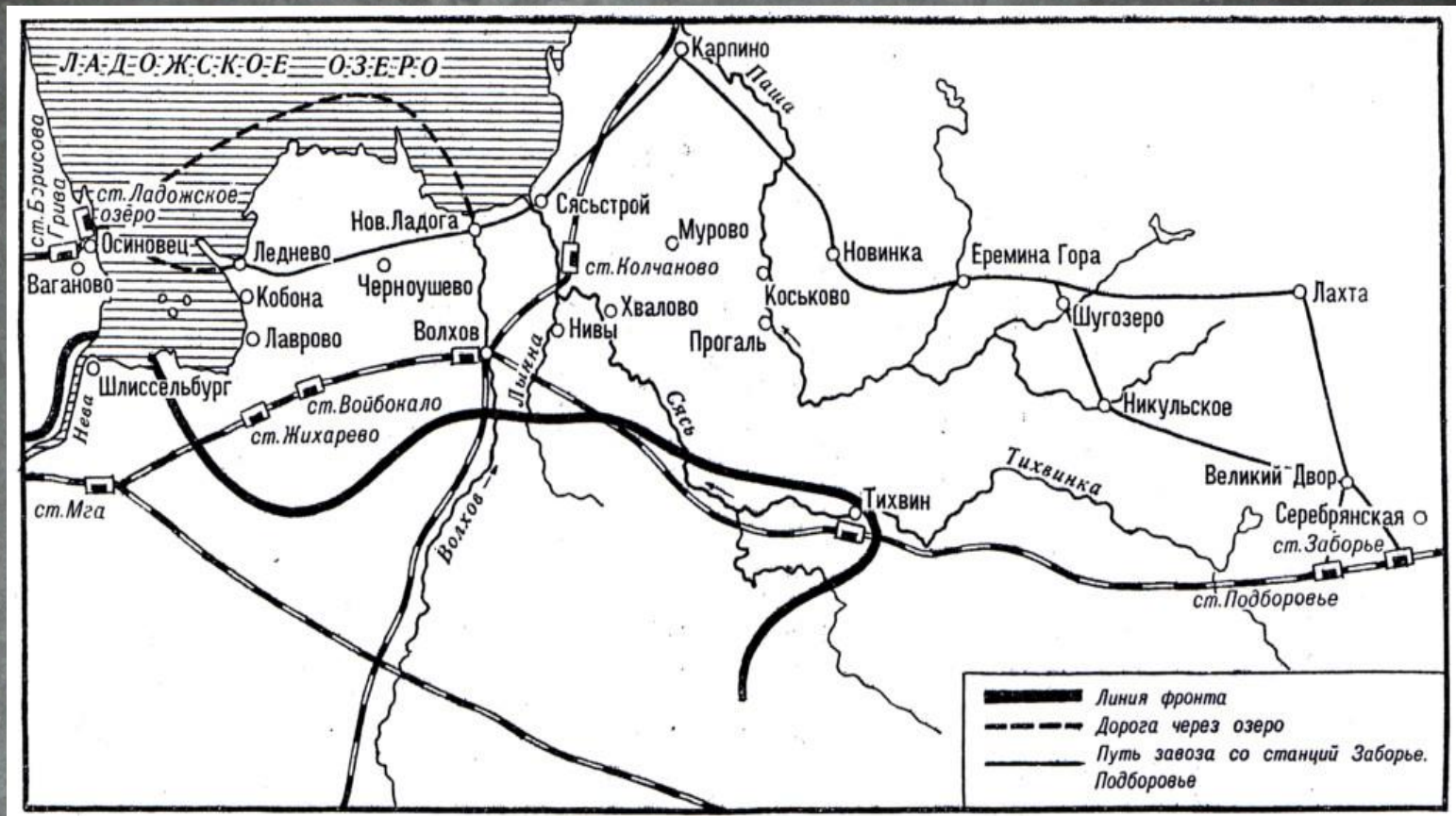
Уже 12 сентября заработал водный участок будущей Дороги жизни. С восточного берега катера и баржи доставляли грузы на западный ленинградский берег к станции Ладожское озеро, откуда поезда отправлялись на Финляндский вокзал.

Небольшая станция Ладожское озеро превратилась в крупный Ладожский железнодорожный узел с примыкающим к нему большим озёрно-речным портом и портовыми станциями Осиновец, Каботажная, Костыль и Болт.



Большое участие в определении возможности прокладки и эксплуатации легендарной Дороги жизни приняли учёные Ленинградского института инженеров железнодорожного транспорта. Они воспользовались фондами старейшей в стране Научно-технической библиотеки, детально проанализировали сведения за многие годы о ледовой обстановке в южной части Ладожского озера и сделали вывод: дорогу построить можно.





До ноября снабжение блокадного Ленинграда осуществлялось по маршруту: Вологда – Череповец – Тихвин – Волхов – Новая Ладога. Продовольствие и боеприпасы доставляли по железной дороге Тихвин–Волхов. Далее грузы перевозили на водную пристань Гостинополье — важнейший перевалочный пункт Дороги жизни.

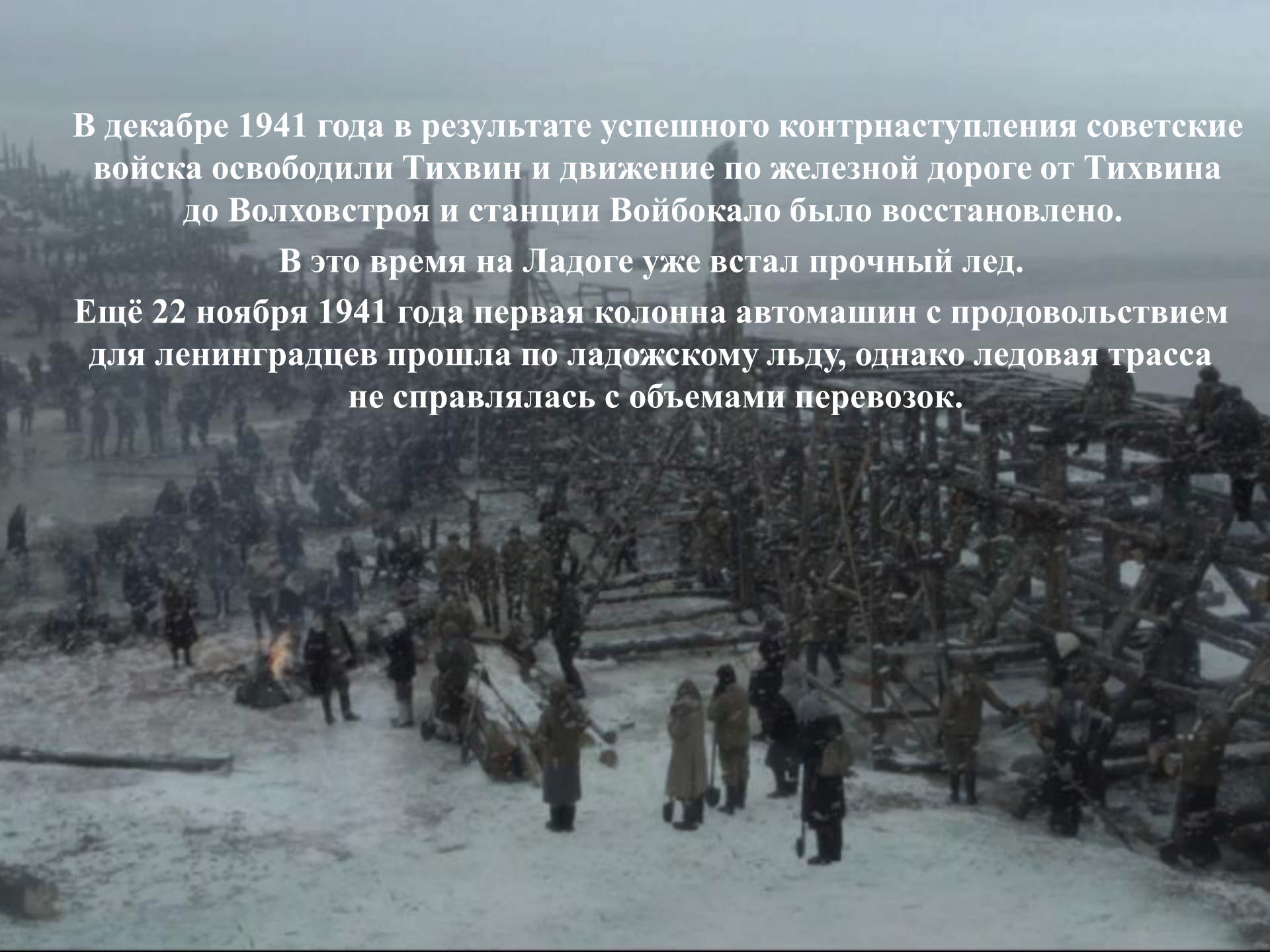


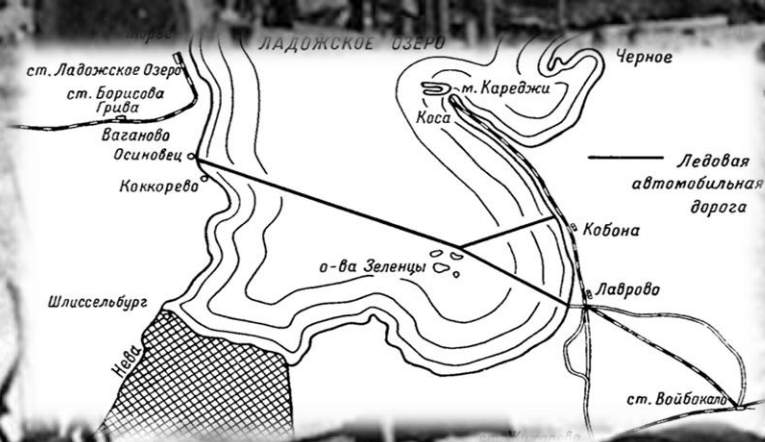
В ноябре 1941 года Тихвин был захвачен немецкими войсками. Единственная железнодорожная ветвь, через которую доставлялись грузы к берегу Ладожского озера, была перекрыта противником. Маршрут поставок продовольствия и боеприпасов меняется — груз начал поступать через станции Заборье и Подборовье, расположенных в 300 км от побережья восточного берега Ладожского озера.

В декабре 1941 года в результате успешного контрнаступления советские войска освободили Тихвин и движение по железной дороге от Тихвина до Волховстроя и станции Войбокало было восстановлено.

В это время на Ладоге уже встал прочный лед.

Ещё 22 ноября 1941 года первая колонна автомашин с продовольствием для ленинградцев прошла по ладожскому льду, однако ледовая трасса не справлялась с объемами перевозок.





11 января 1942 года Государственный комитет обороны принял решение о строительстве железнодорожной ветки от ст. Войбокало до восточного берега длиной 32 км, которая должна была обеспечить подходы к Дороге жизни.

В тяжелых зимних условиях это было трудное строительство: шпалы и рельсы укладывали на уплотнённый и утрамбованный снег.

9 февраля открылось железнодорожное движение до Лаврова, 20 февраля — до Кобаны, 6 марта — до ст. Коса.

В феврале 1942 г. узким местом на коммуникациях к Ленинграду стала 56-километровая Ириновская ветка — единственная железнодорожная линия по которой проходил сухопутный участок Дороги жизни — от Финляндского вокзала до берега Ладожского озера.



Ириновская ветка в дни блокады стала главной магистралью для снабжения города.

В двухнедельный срок она была капитально отремонтирована и реконструирована. Были уложены пути и построены причальные пирсы с подъездными путями.

Теперь составы доставляли грузы прямо к восточному берегу Ладоги. Дальше по льду их везли на западный берег, а на станции Ладожское озеро грузили в поезда и отправляли в Ленинград.



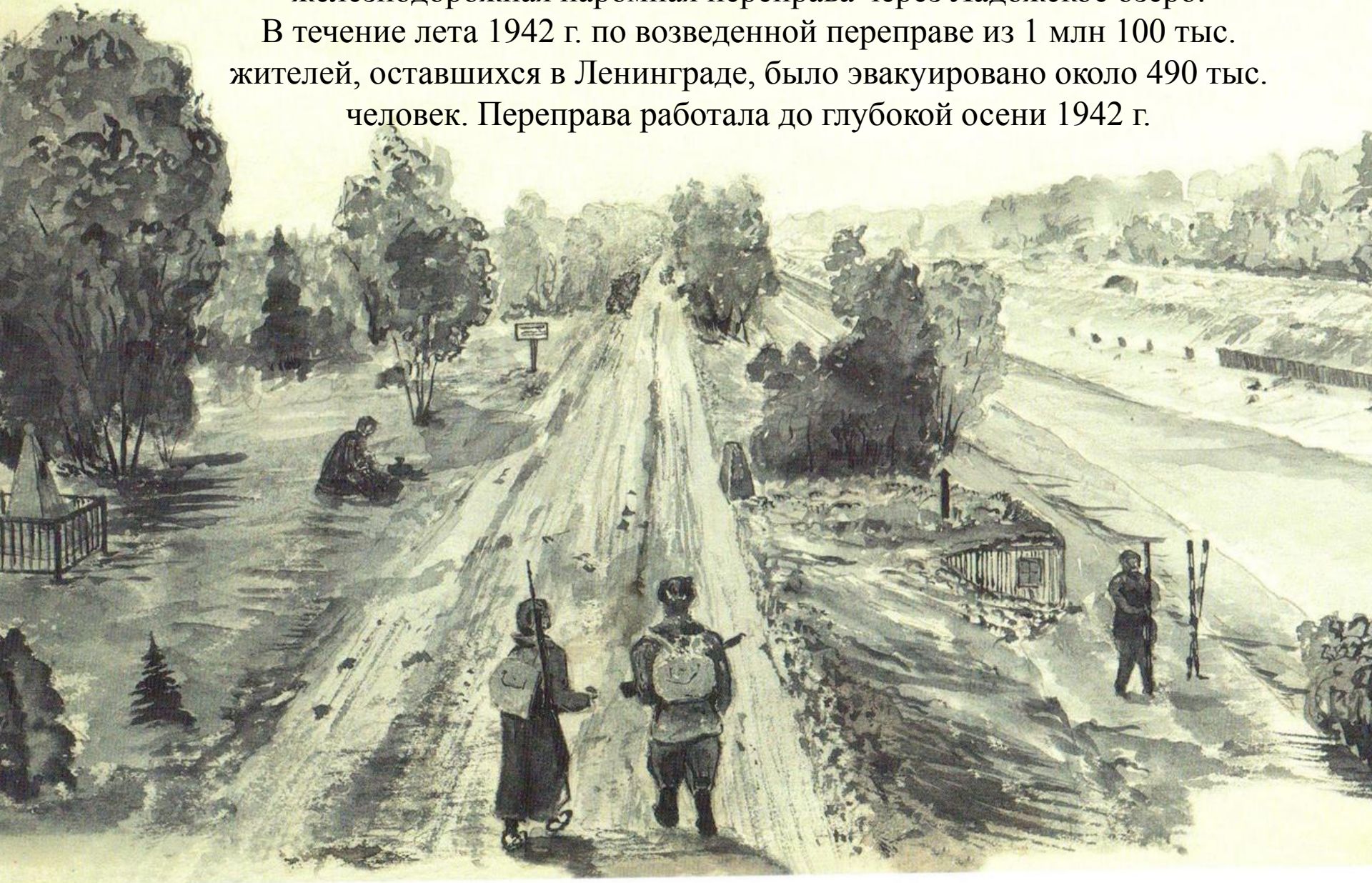
Паровоз везет по трамвайным путям муку в блокадный город



Приближение железной дороги к восточному берегу еще больше сократило пробег автотранспорта. Теперь автомобильная дорога почти полностью проходила по Ладожскому озеру. Это дало возможность водителям делать два, три и более рейсов в сутки. По ледовой дороге для Ленинграда перевозилось все больше и больше грузов. В январе 1942 г. в Ленинград доставлено около 53 тыс. т грузов, в феврале — свыше 86 тыс. т, а в марте — более 118 тыс. т.


30 июля 1942 г. были возведены все необходимые сооружения и открыта железнодорожная паромная переправа через Ладожское озеро.

В течение лета 1942 г. по возведенной переправе из 1 млн 100 тыс. жителей, оставшихся в Ленинграде, было эвакуировано около 490 тыс. человек. Переправа работала до глубокой осени 1942 г.



За 194 дня навигации транспортники перевезли из Ленинграда 139 паровозов и 3674 вагона, преимущественно с промышленным оборудованием, доставили в город 2633 вагона с боеприпасами, боевой техникой и продовольствием.





На второй год блокады Ленинграда предпринималась попытка построить ледовую железную Дорогу жизни, которая должна была соединить станцию Кобона на восточной стороне Ладоги со станцией Ладожское озеро на западной.

Одновременно с двух берегов Ладожского озера началось сооружение железнодорожного моста из дерева длиной 35 км, так называемую «свайно-ледовую железнодорожную переправу». Строили в основном женщины, пробивали полыньи и забивали сваи. Укладывался настил, а сверху монтировали железнодорожное полотно. В январе 1943 года, когда была построена половина пути и по нему стали ходить рабочие поезда, войска Ленинградского и Волховского фронтов прорвали блокаду Ленинграда.

В день прорыва блокады, 18 января 1943 г., Государственный Комитет Обороны принял постановление о строительстве на освобожденной от врага полосе земли новой железнодорожной ветки от ст. Шлиссельбург на Ириновской железнодорожной линии до платформы Поляны.

Строительство железнодорожной линии Шлиссельбург-Поляны было делом чрезвычайно сложным и трудным. Местность, по которой прокладывалась трасса была болотистой, на ней отсутствовали дороги, нужные для подвоза необходимых материалов. Каждый метр земли был начинён минами, неразорвавшимися боеприпасами.

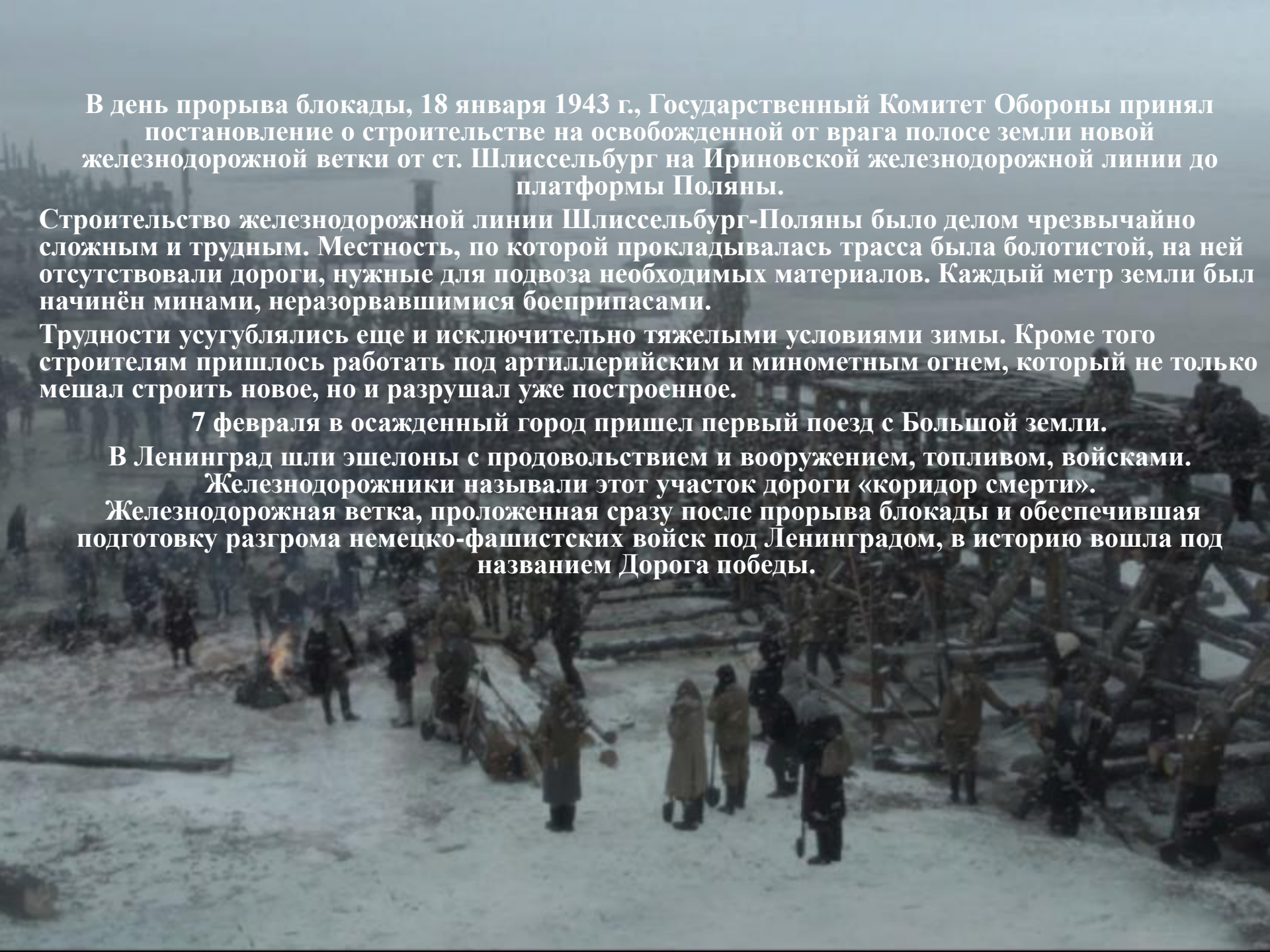
Трудности усугублялись еще и исключительно тяжелыми условиями зимы. Кроме того строителям пришлось работать под артиллерийским и минометным огнем, который не только мешал строить новое, но и разрушал уже построенное.

7 февраля в осажденный город пришел первый поезд с Большой земли.

В Ленинград шли эшелоны с продовольствием и вооружением, топливом, войсками.

Железнодорожники называли этот участок дороги «коридор смерти».

Железнодорожная ветка, проложенная сразу после прорыва блокады и обеспечившая подготовку разгрома немецко-фашистских войск под Ленинградом, в историю вошла под названием Дорога победы.



Прорыв блокады Ленинграда стал переломным моментом в битве за Ленинград 1941-1944 гг. Главным результатом участия железнодорожных войск и спецформирований НКПС (Народный комиссариат путей сообщения) в защите Ленинграда стало обеспечение бесперебойной работы транспортных коммуникаций Ленинградского и Волховского фронтов, Краснознамённого Балтийского флота в период прорыва блокады, установление постоянной связи Ленинграда с Большой землёй.





Никогда ещё в истории войн судьба осаждённого города и действия защищавших его войск не зависели в такой степени от состояния фронтовых коммуникаций, от героизма, профессионализма и изобретательности военных железнодорожников, от темпов восстановления и строительства путей, мостов и других сооружений, как это было в период обороны Ленинграда.

Список использованных источников:

1. Военные железнодорожники в битве за Ленинград : к 60-летию Победы в Великой Отечественной войне / Н. Н. Назарук [и др.] ; ред. : С. Н. Соловьев. - Санкт-Петербург : [б. и.], 2005. - 285 с. : ил.
2. Дорога Победы : записки изыскателя: [альбом] / Окт. ж. д., фил. ОАО "Рос. ж. д." ; [сост. В. Г. Тыдман ; авт. вступ. ст.: В. Г. Тыдман, 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.
3. Киселев И. П. 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.
4. Ковальчук В. М. 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.
5. Ковальчук, В. М. Ленинград и большая земля : история Ладожской коммуникации блокированного Ленинграда в 1941-1943 гг. / В. М. Ковальчук ; ред. Г. Д. Комков. - Л. : Наука. Ленинград. отд-ние, 1975. - 328 с., [3]л. ил. : ил.
6. Косенков, О.И. Трудный путь к победе: Незабываемые страницы истории железнодорожных войск / О.И. Косенков // Железнодорожный транспорт.-№4.-2020.-С. 14-20
7. Мельникова, Е. А. Железнодорожники октябрьской в годы Великой Отечественной войны / Е. А. Мельникова // Железнодорожный транспорт.-№6.- 2015.- С. 66-70
8. Непокоренный Ленинград [Текст] : крат. очерк истории города в период Великой Отечеств. войны / А. Р. Дзенискевич [и др. ; редкол.: В. М. Ковальчук (отв. ред.) и др.] ; Акад. наук СССР. - Изд. 3-е, перераб. и доп. - Л. : Наука, Ленингр. отд-ние, 1985. - 324, [3] с. : ил., фот. ; 25 см. - (Борьба народов против фашизма и агрессии).
9. **Яробков, Викторин Валентинович.** Дорога жизни - дорога к Победе: вчера, сегодня, навсегда [Текст] / В. В. Яробков. - СПб. : Полигон, 2005. - 223 с. : ил. ; [8] л. : ил., портр., карты. - Библиогр.: с. 218-221