

ДОРОГИ БЛОКАДНОГО ЛЕНИНГРАДА

*..Дорогой жизнишел к нам хлеб,
дорогой дружбы многих к многим
Ещё не знают на земле
страшней и радостней дороги*

Ольга Бергольц Ив «Ленинградской поэмы»

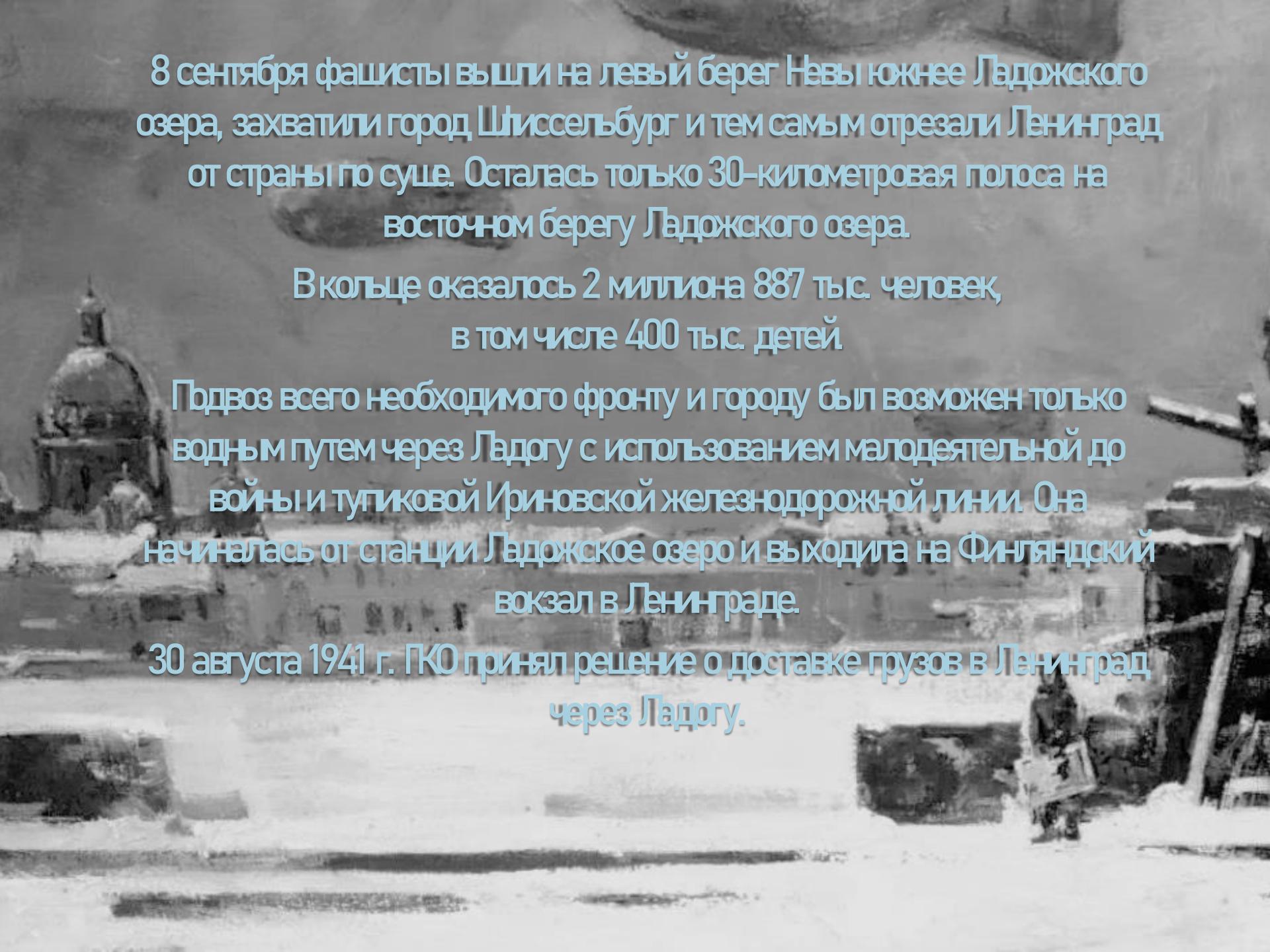


27 января 2024 исполняется 80 лет со дня полного снятия блокады Ленинграда.

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 тугиковой Ириновской железнодорожной линии. Она начиналась от станции Ладожское озеро и выходила на Финляндский вокзал в Ленинграде.

30 августа 1941 г. ГКО 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
Осиновец 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 сп��, и
станция Болт для приема с озера барж с нефтепродуктами и
углем. Рядом с Осиновецким маяком появилась еще одна станция
– Осиновец – с пирсом, уходящим в озеро.

12 сентября 1941 г. к причалам мыса Осиновец с восточного
берега Ладожского озера 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.



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.

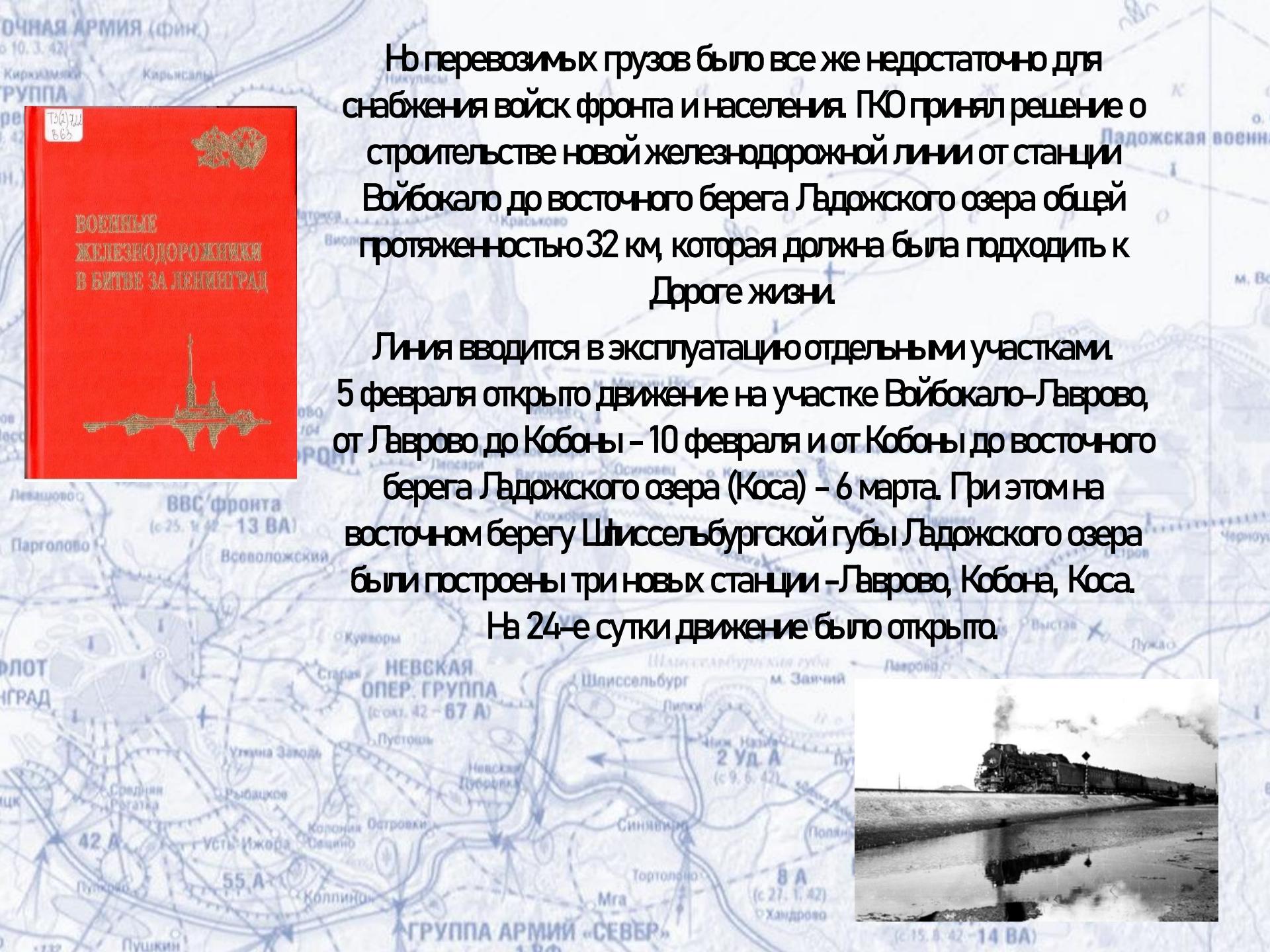
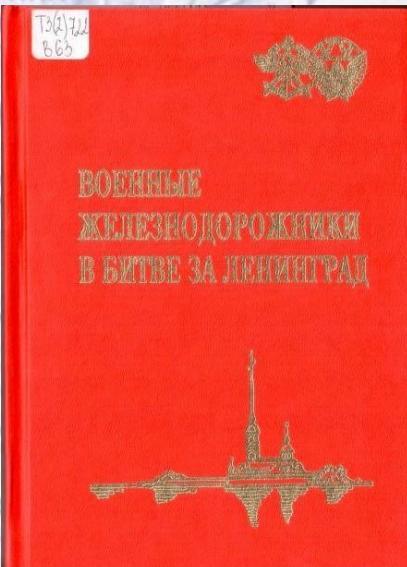
С 22 января по 15 апреля 1942 г. из Ленинграда было эвакуировано по Дороге жизни 550 тыс. человек.

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

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

Линия вводится в эксплуатацию отдельными участками. 5 февраля открыто движение на участке Войбакало–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.

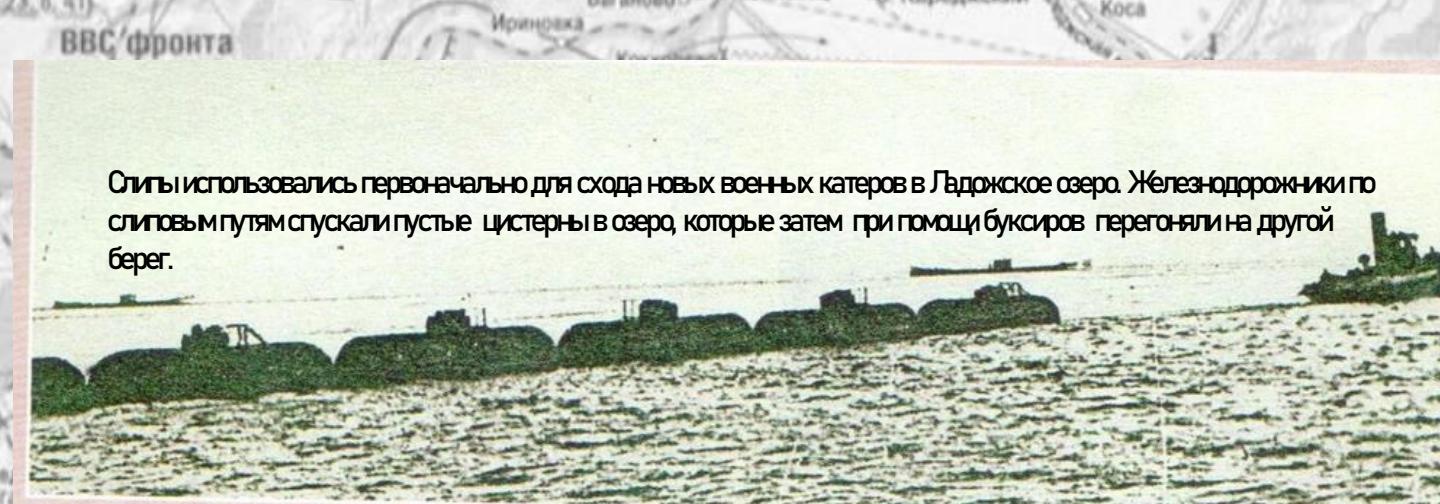


В летнюю навигацию 1942 г. продолжилась перевозка грузов в город и на Большую землю через Ладогу. Всего за время навигации 1942 года по Ладожскому озеру было перевезено в Ленинград и из него более 1 млн тонн грузов и 800 тыс. человек.

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. Помимо из города вывезли 137 паровозов, 134 тендера и 1622 вагона, доставили в Ленинград 809 груженых вагонов и платформ с танками, оружием и боеприпасами. Переправа работала до глубокой осени 1942 г.

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



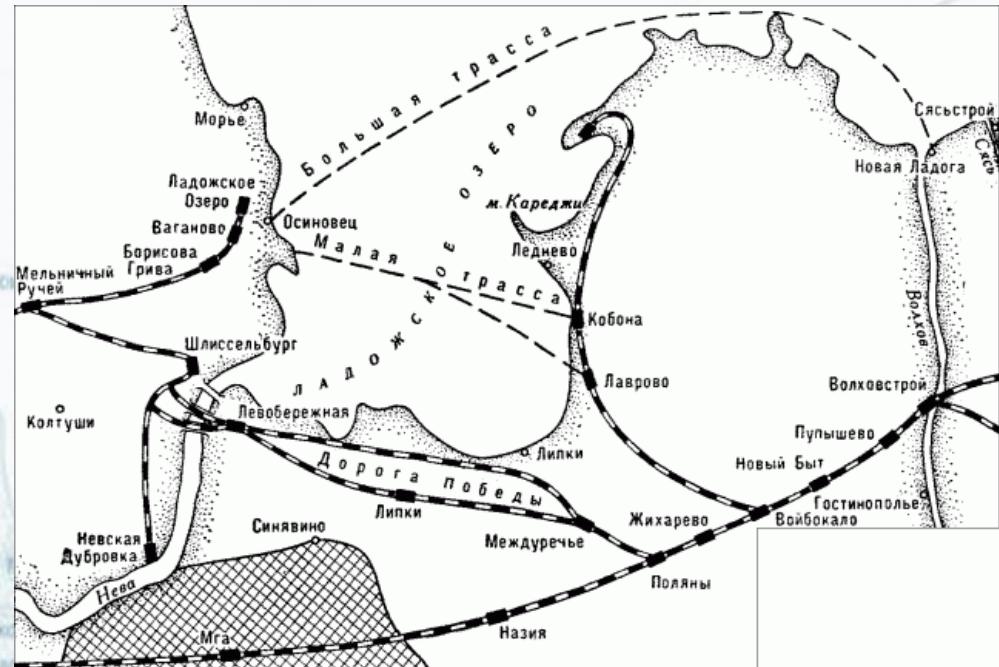
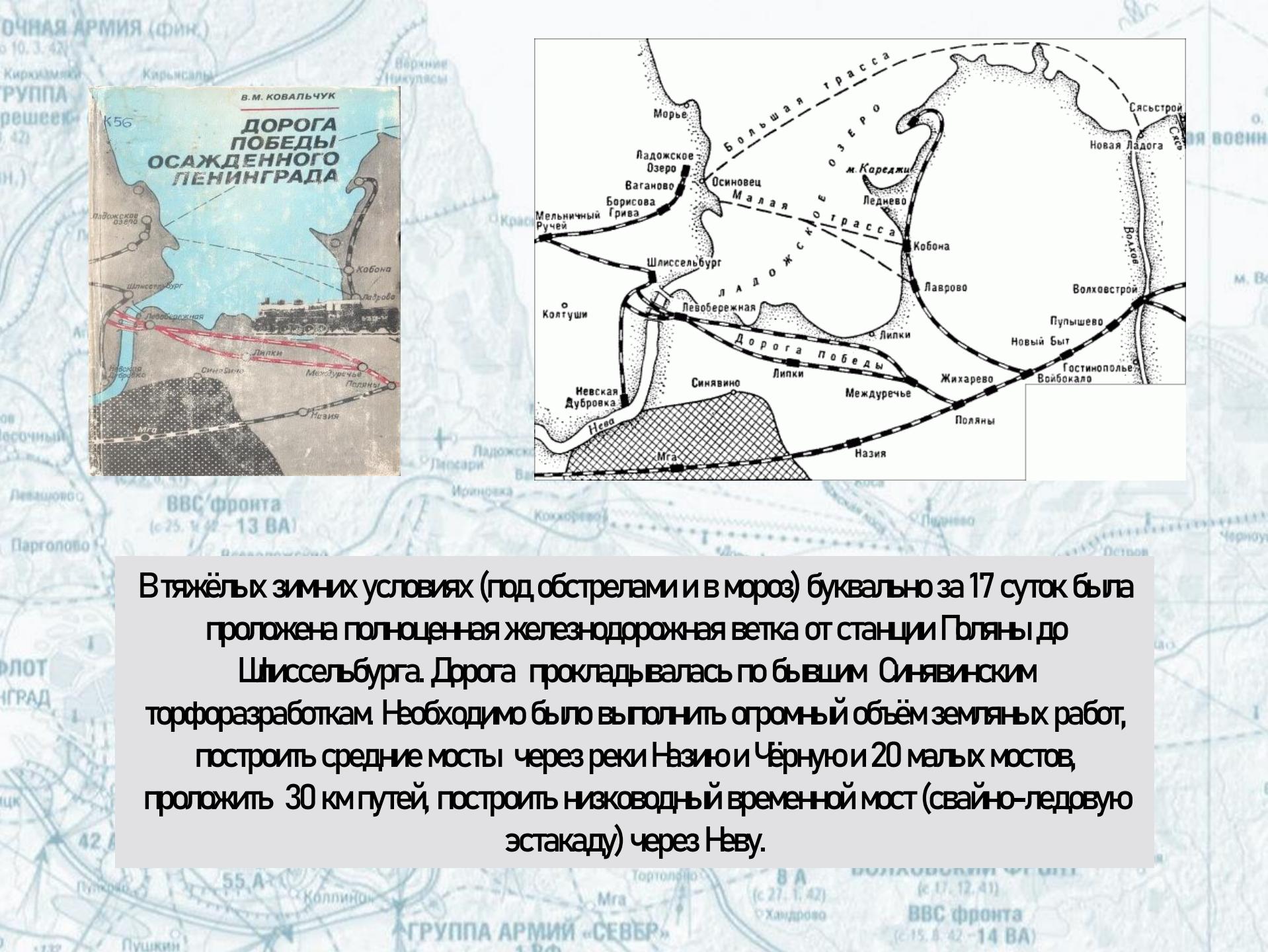
Спили использовались первоначально для схода новых военных катеров в Ладожское озеро. Железнодорожники по спиловым путям спускали пустые цистерны в озеро, которые затем при помощи буксиров перегоняли на другой берег.

[спил — наклонная плоскость, по которой с помощью специальной тележки суда выгаскивают на берег].

**21 ноября 1942 г. Венный 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 восьмикилометровую 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 Голяны до Шлиссельбурга. Дорога прокладывалась по бывшим Онявинским 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.

ОЧНАЯ АРМИЯ (фин.)

о 10. 3. 42

Кирккамки

ГРУППА

решеек

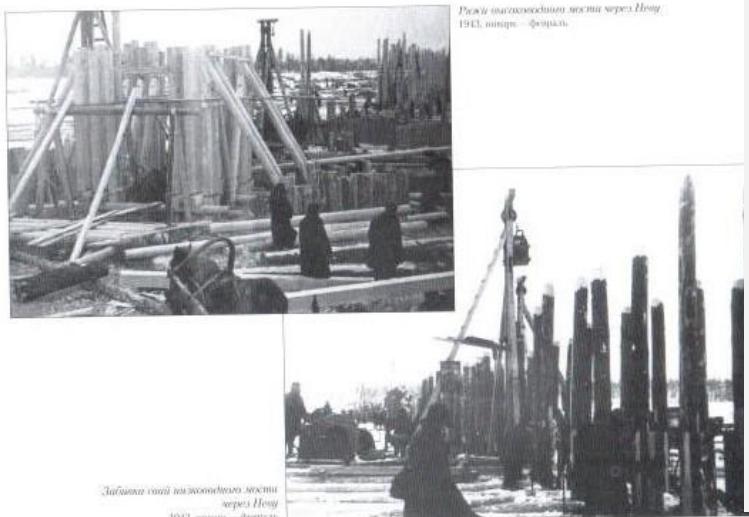
42)

н.)

Строительство низководного свайно-
ледового моста через Неву.
Январь-февраль 1943 г.



ЛЕНИНГРАДСКИЙ ФРОНТ
(с 23. 1. 41)



Заготовка срубов низководного моста
через Неву
1943, январь - февраль

Одразу после прорыва блокады начались работы на правом берегу Невы по восстановлению разрушенных 6-километрового перегона Дунай-Шиссельбург и ст. Шиссельбург. 22 января восстановили перегон Дунай-Шиссельбург, 25 января - ст. Шиссельбург.

Строительство новой линии Шиссельбург-Голяны разрешалось вести по облегченным техническим условиям, а переход через Неву для выхода на ст. Шиссельбург 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 Шиссельбурга до Голяны закончилась укладка путей, были построены мосты через пересекавшиеся Шиссельбургской магистралью реки Назия и Чёрная и малые искусственные сооружения на осушительных каналах и канавах Оньяенских торфоразработок.

ВОЛХОВСКИЙ ФРОНТ

(с 17. 12. 41)

ВВС фронта
(с 15. 8. 42 - 14 ВА)

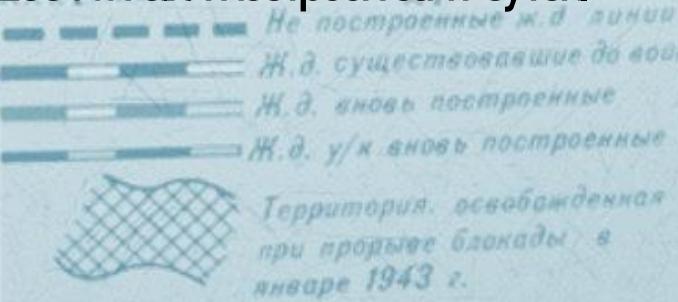
ГРУППА АРМИЙ «СЕВБР»



Начальник УВВР-2 И. Г. Зубков.



Одновременно с укладкой верхнего строения пути начались работы по строительству мостового перехода через Неву. Руководил строительством железнодорожной линии Шлиссельбург—Гвляны и свайно-ледовой переправы через Ладогу выдающийся инженер И. Г. Зубков. Опроектирован 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 ЛИИЖа 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.



ОЧНАЯ АРМИЯ (фин.)

о 10. 3. 42)

Киркозема

Кирксалы

Верхние
Никульсы

ГРУППА
решеен

о. 42)

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.

ЛЕНИНГРАДСКИЙ ФРОНТ
(с 21. 8. 41)

ВВС Фронта
(с 25. 1. 42 – 13 ВА)

Левашово

Парголово

Всеволожский

ФЛОТ

ИНГРАД

42 А

Средняя Рогатка

Рыбацкое

Утиная Заводь

Старая

ОП (с 20. 1. 42)

Лу

Короний Остров

Колпино

Колпино

Пушкин

Пушкин

Пушкин

Пушкин

Пушкин



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

Мга

ГРУППА АРМИЙ «СЕВБР»
1 ВА

ОВСКИЙ ФРОНТ

(с 17. 12. 41)

ВВС Фронта

(с 15. 8. 42 – 14 ВА)

(с 21. 1. 42)

Хандрово

Влок

Влок

Влок

Влок

Влок

Влок



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 Ладоге 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 организовал 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 ЛИИЖа 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

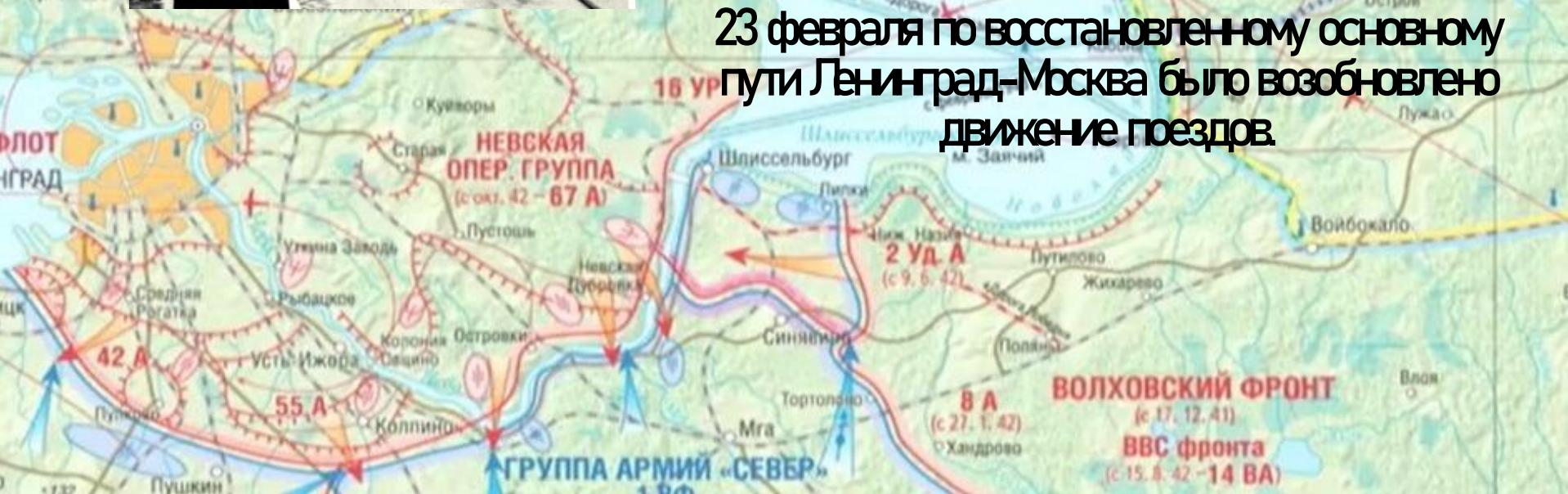




С 6 февраля 1943 г. по 27 января 1944 г. по дороге прошло 4729 поездов в Ленинград, перевезено около 4,5 млн тонн различных грузов.

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 электротягой. 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.

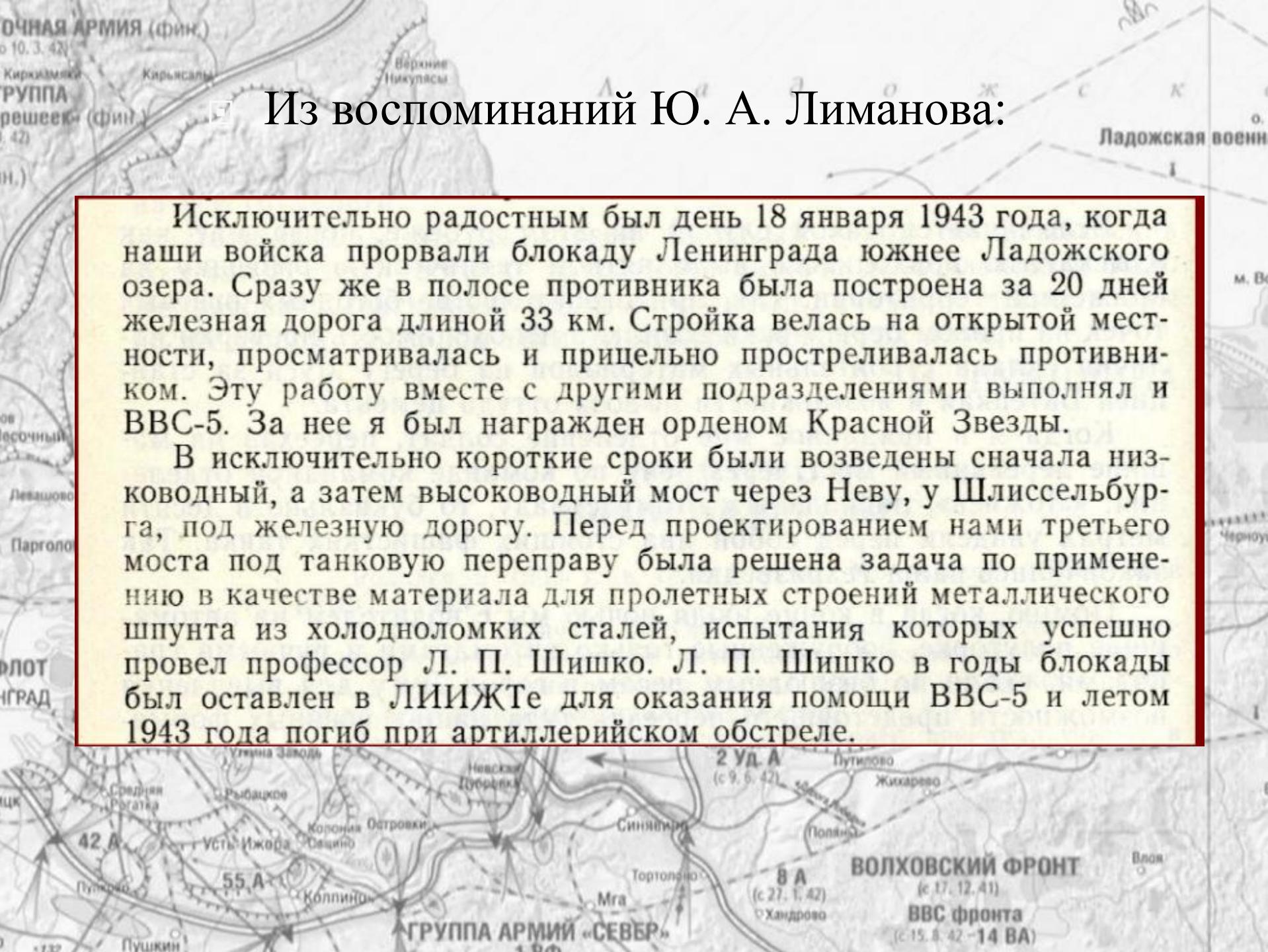
Среди специалистов-мостовиков можно выделить имя П. И. Богомолова - начальника Головного ремонтно-восстановительного поезда №10-бис. Работники его поезда соорудили приемно-отправочные пути и погрузо-разгрузочный комплекс на станции Гостино-Полье (под Волховстроем) для восточной оконечности Дороги жизни 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 ЛИИЖГа Д. И. Васильев.

Доктор нашего вуза Я. И. Кигнис создал мостовые конструкции «опор ЛИИЖГа», 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. [Текст] / Российское военно-историческое общество ; ред., сост. Ю А Никифоров. - Москва : Просвещение, 2016. - 295 с. : карты, цв. ил., ил., граф.
2. Балахин А. Победы-45 лет. Память сердца / А Балахин // Наш путь. - 1989. - 1 февраля. - с
3. Военные железнодорожники в битве за Ленинград [Текст] : 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. 280-284 Грил: с. 214-277
4. Дорога Победы [Текст] : 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.
5. Киселев, Игорь Павлович. Магистралью Победы. Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта в Великой Отечественной войне 1941-1945 годов / И П Киселев, А Ю Ганьчев, В В Фортунатов ; ГУПС. - Санкт-Петербург : ГУПС, 2020. - 157, [2] с. : портр., карты, фот. - Библиогр.: с. 152 и в подстрочн. примеч. - Имен. указ.: с. 154-158
6. Ковалев, Валерий Иванович. Чтобы помнили [Текст] / В И Ковалев // Наш путь : Газета ГУПСа. - 2005. - №28 : 3 мая. - С. 2
7. Ковальчук, Валентин Михайлович. Дорога победы осажденного Ленинграда [Текст] : Железнодорожная магистраль Шлиссельбург - Поляны в 1943 г. / В М Ковальчук ; под ред. Г. Д. Комкова ; АНОООР, Ин-т истории ОСОР, Ленингр. отд-ние. - Л : Наука. Ленингр. отд-ние, 1984. - 213 с. : ил
8. Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта в годы Великой Отечественной войны 1941-1945 [Электронный ресурс] : презентация ЧIII / сост. Е К Никифорова. - Санкт-Петербург : ГУПС, 2020. - 29 сл. - Сайт НИБ ГУПС <http://library.pgups.ru/>
9. Мажара ПИ, Махновский НФ. 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, НФ Махновский // Наш путь. - 1999. -- 26 янв. (№1). - С1-2
10. Розум, В И Великий из Великого [Текст] : к 100-летию со дня рождения Б. П. Бещева / Вячеслав Розум. - Ярославль : Верхняя Волга, 2003. - 123, [2] с. : ил., цв. ил.;
11. Трунова ИА. Дороги блокадного Ленинграда / И А Трунова // Железнодорожный транспорт. - 2018. - №2. - С. 68-71
12. Яробков, В. В. Дорога Жизни - дорога к Победе [Текст] : вчера, сегодня, навсегда / В. В. Яробков. - Санкт-Петербург : Геликон, 2005. - 221, [2] с. - Библиогр.: с. 218-222