

В знаменитом блокадном дневнике «Почти три года» известной поэтессы Веры Инбер есть запись от 10 марта 1943 года:

«Не дождавшись самолёта, поехали поездом. Ехали трудно, с “тревогами” земными и надземными.

Прямого пассажирского сообщения из Ленинграда в Москву ещё нет. Только поезда с грузом идут прямо по понтонному мосту близ Шлиссельбурга, при выходе Невы в Ладогу. Железнодорожники зовут это место “коридором смерти”. Оно простреливается немцами насквозь. Всё, что нам доставляют – каждый куль муки, каждая банка консервов, – проходит этим “коридором”.

Мы погрузились на Финляндском вокзале в переполненный вагон. В Борисову Гриву приехали поздно вечером, в непроглядную темь. Отыскивали начальника эвакуопункта. И повлекли наши чемоданы на салазках по мокрому снегу, почти в сплошной воде, к зданию эвакуопункта, где и заночевали.

Постели пахли дезинфекцией, но были безупречно чистыми. Мы растопили печку, достали еду. Фонарь нам оставили. Утром санитарный автобус, идущий на ту сторону Ладоги, прихватил нас с собой в Кобону. Лёд уже весенний, талый: машина шла по лужам.

В Кобоне, когда мы садились в поезд, была воздушная тревога, Вторично она настигла нас вечером, в Волхове, где скопилось много эшелонов... Идти было некуда. Справа и слева - составы, а там разбомбленная станция, пустыри, развалины...».

Четверть века назад, когда страна отмечала сорокалетие снятия блокады Ленинграда, мне довелось познакомиться с ветеранами-железнодорожниками, которые обеспечивали перевозки по «коридору смерти» - железнодорожной линии Шлиссельбург-Поляны, проложенной в полосе прорыва и легко простреливаемой врагом со своих огневых позиций, проходивших всего в 5-6 километрах от магистрали. На одной из встреч на станции Ладожское озеро они подписали мне книгу известного историка Валентина Михайловича Ковальчука «Дорога Победы осаждённого Ленинграда». Много позже, работая над Книгой Памяти Ленинградской области, я встретился, наконец, и с самим автором, который за эти годы значительно дополнил свой труд и выпустил, как отметил рецензент «Санкт-Петербургских ведомостей», «энциклопедию блокадного города» монографию «Магистрали мужества», где подробно исследовал вопросы транспортного снабжения Ленинграда в те годы. С его любезного разрешения я дополнил живые воспоминания ветеранов, сохранивших непередаваемую атмосферу событий, рассказом о том, как строилась и работала магистраль, возведённая в невероятные сроки в невероятных условиях прифронтовой полосы.

...18 января 1943 года, когда войска Ленинградского и Волховского фронтов, наступавшие навстречу друг другу, соединились и тем самым прорвали блокаду Ленинграда, Государственный Комитет Обороны принял постановление о строительстве на очищенной от врага полосе земли вдоль южного побережья Ладожского озера новой железнодорожной линии. Проходить она должна была от станции Шлиссельбург на Ириновской железнодорожной магистрали до платформы Поляны, расположенной на 71-м километре Волховстроевской линии, между станциями Жихарево и Назия.

В подготовке строительства не было потеряно ни одной минуты. Исключительная оперативность принятия этого решения свидетельствовала об огромной важности дела.

Одновременно ГКО приказал прекратить работы по строительству свайно-ледовой переправы широкой колеи через Ладожское озеро, а железнодорожные войска, спецформирования и местное население, занятые на строительстве этой уникальной трассы, а

также все материалы и оборудование, выделенные для её строительства, использовать для сооружения новой линии Шлиссельбург-Поляны протяжённостью 33 километра.

Было принято решение вести работы по облегчённым техническим условиям, а переход через Неву для выхода на станцию Шлиссельбург намечалось осуществить по свайно-ледовой переправе. Все работы для открытия временного движения планировалось провести за двадцатидневный срок, к 8 февраля 1943 года. Стройка получила название «Строительство № 400». Возглавил её начальник УВВО-2 И.Г. Зубков.

Через два дня, 21 января, Военный совет установил новый, более короткий срок окончания работ по сооружению железной дороги. В директиве, направленной Г.И. Зубкову, говорилось: «ввиду важности быстреего окончания строительства № 400 Военный совет Ленинградского фронта считает крайне необходимым, чтобы Вы и партийно-политические органы строительства приняли все меры как хозяйственного порядка, так и по линии массовой работы на основе развёртывания социалистического соревнования и обеспечения высокой производительности труда с тем, чтобы добиться досрочного окончания строительства, желательно не позже 2–3 февраля с. г.»

Сооружение моста через Неву и прокладка первых 10 километров железной дороги были поручены 9-й отдельной железнодорожной бригаде под командованием генерал-майора технических войск В.Е. Матишева и приданным спецформированиям НКПС – ГВОТ-2 Д. М. Реховского. Строительство остальной части новой трассы было возложено на 11-ю Отдельную железнодорожную бригаду под командованием полковника Г.П. Дебольского и спецформирования НКПС – ГВОТ-1, П.А. Трубицына.

Первыми приступили к работе две команды минёров от 9-й и 1 -й железнодорожных бригад, которые были сосредоточены в районе южного берега Ладожского озера ещё до 12 января, то есть до начала наступления наших войск. За короткий срок в полосе строительства было обнаружено 1338 советских мин, 393 немецкие мины, 7 неразорвавшихся авиабомб и 52 артиллерийских снаряда.

19 января к месту сооружения Шлиссельбургской магистрали были передислоцированы части 9-й и 11-й железнодорожных бригад.

Прежде чем начать прокладку трассы, были проведены большие подготовительные работы. Кроме разминирования террито-

рии, они состояли из технической разведки и разбивки трассы, включая её расчистку; постройки, восстановления и приспособления временных зданий и сооружений для производственных и жилых нужд; строительства стройдворов, материальных баз и подъездных путей; заготовки лесоматериалов для верхнего строения пути и др.

Непосредственно работы по строительству магистрали начались 22 января одновременно с запада и востока. В первую очередь выполнялись такие работы, которые обеспечивали бы сквозной пропуск поездов с тем, чтобы во вторую очередь, не прерывая движения поездов, достраивать линию и довести её до максимальной пропускной способности.

Сразу же после прорыва блокады начались работы и на правом берегу Невы по восстановлению разрушенных шестикилометрового перегона Дунай-Шлиссельбург и станции Шлиссельбург! Они были выполнены в рекордно короткий срок личным составом военно-восстановительного поезда № 6. Сто двадцать рабочих поезда, из которых 80 процентов составляли женщины, 22 января восстановили перегон Дунай-Шлиссельбург и 25 января – станцию. Это позволило направлять к Неве поезда со строительными материалами.

Местность, по которой прокладывалась Шлиссельбургская трасса (так её поначалу называли железнодорожники), – бывшие Синявинские торфоразработки, – была очень неудобной для строительства железной дороги. Она была пересечённой, заболоченной здесь отсутствовали дороги, необходимые для подвозки материалов. Каждый метр земли был начинён минами, неразорвавшимися боеприпасами, всевозможными ловушками и «сюрпризами».



Трудности усугублялись сильными морозами и бурями.

Вот как вспоминал о работе по прокладке трассы командир 57-го железнодорожного батальона майор Яценко: «Грунта поблизости не было. Стали прокладывать дорогу от карьера к

Низководный дугообразный мост через Неву

насыпи. Снег по пояс, мороз, а под снегом вода хлюпает. Машинам не пройти. В ход пошли трофейные мешки. В них насыпали грунт в карьере и таскали на плечах к полотну. Возили землю и на санках. Даже какую-то немецкую коляску на резиновом ходу приспособили для перевозки грунта. Сделали насыпь, а она стала оседать в болото. Пришлось сначала по торфу сделать слани, а уж потом сыпать землю. Дня не хватало, люди работали ночью».

Кроме того, ввиду близкого расположения противника строителям пришлось работать под его артиллерийским и даже миномётным огнём, который не только мешал работать, но и разрушал уже построенное.

«Почти вся трасса от начала и до конца просматривалась вражескими наблюдателями, — вспоминал генерал-лейтенант Я.М. Майоров, бывший во время строительства начальником 9-й железнодорожной бригады. — С Синявинских высот фашисты методично и довольно точно обстреливали из дальнобойных орудий каждый её километр. По несколько раз в сутки над растянувшимися по болоту путевыми колоннами появлялись вражеские самолёты. Но ни снаряды, ни бомбы не могли остановить героическую работу воинов-железнодорожников. Не было среди нас людей растерянных, унылых, равнодушных».

Стремясь как можно быстрее обеспечить Ленинград прямой железнодорожной связью со страной, строители соорудили трассу по значительно облегчённым техническим условиям, с большими отступлениями от обычных требований. На большей части магистрали отсутствовали два основных элемента рельсового пути — земляное полотно и балластная призма, на которую обычно укладываются рельсы.



Стела «Стальной путь»
на станции Петрокрепость

«Для экономии времени, – писал начальник службы пути Октябрьской железной дороги А.С. Кананин, – пришлось укладывать путь, то есть шпалы и рельсы, прямо на снег. Хорошо промёрзшая болотистая почва – вот что было основанием пути, по которому должны были быть пущены поезда с тяжёлыми паровозами».

К середине февраля на вновь построенной Шлиссельбургской магистрали действовали четыре разъезда (станции). Около дубовой рощицы на окраине Шлиссельбурга, в четырёх километрах от одноимённой станции, находился разъезд Левобережный, на 11-м километре – разъезд Липки. Разъезд на 23-м километре оттого, что он располагался между реками Назией и Чёрной, назывался Междуречье. И на 33-м километре, где построенная трасса выходила на линию Ленинград-Волховстрой, находился разъезд Поляны. Разъезды имели 2–3 пути и землянки для дежурного по станции и стрелочников.

К 5 февраля 1943 года, когда закончилась укладка путей, были построены мосты через пересекавшиеся магистралью реки Назия и Чёрная, а также малые искусственные сооружения на осушительных каналах и канавах торфоразработок.

Мосты также были возведены с отступлениями от обычных технических норм. «Все искусственные сооружения, – писал А.С. Кананин – были, по существу говоря, временными. Как правило, применялась простейшая конструкция мостов, состоявшая из так называемых шпальных клеток».

За две недели была выполнена работа исключительной важности – железнодорожный путь от Шлиссельбурга до Полян был готов.

К подготовительным работам по сооружению моста приступили 19 января 1943 года – на другой день после прорыва блокады. В течение нескольких дней велись изыскательские работы, составлялся проект перехода, подвозились стройматериалы. Лес в большинстве случаев заготавливался рядом со строительством и подвозился всеми видами транспорта, отдельные брёвна доставлялись «на себе» и волоком.

Особенно тщательно выбиралось место для свайно-ледового перехода, который, в конце концов, решено было строить у начала Староладожского канала, где ширина Невы была 1050 метров, а наибольшая глубина – 6,5 метра. Это место было наиболее удачным, так как на обоих берегах имелись железнодорожные подходы ветка нормальной колеи, примыкавшая к станции Шлиссельбург, на правом берегу и насыпь узкоколейки на левом берегу.

Непосредственные работы по строительству перехода начались 21 января. Они велись круглосуточно по всей его длине. Для того, чтобы обеспечить скорейшую укладку пролётных строений, в первую очередь забивались ряды коренных свай, затем – подкосные сваи. Одновременно шли работы по верхнему строению эстакады.

На свайных работах было занято 16 копров. Труд копровщиков, да и всех строителей, проходил в тяжёлых условиях. Вот как описывает их работу командир 11-й железнодорожной бригады Г.П. Дебольский: «Открытое со всех сторон ледовое поле реки. Январские морозы, ветер с Ладожского озера, пронизывающий до костей. Снегопады, переходящие в пургу. И ко всему этому – непрекращающиеся артиллерийские обстрелы, от которых, как и от ветра, укрыться негде».

Несмотря на это, строители работали самоотверженно, систематически перевыполняя нормы. Многотиражная газета «Строитель» писала в эти дни о красноармейцах-копровщиках Смолкине, Козлове, Цыбуде, Антонюке и других, перевыполнявших нормы забивки свай на 200-300 процентов. 25 января, когда артобстрел был особенно сильным, Смолкин забил 80 свай вместо 18 полагающихся по норме.

Полная длина мостового перехода составила 1300 погонных метров. Свайные опоры речной части перехода состояли из четырёх свай, связанных между собой только льдом и верхним строением. Величина пролётов равнялась 1,9 метра. Правобережная часть состояла из шпальных клеток, перекрытых парными прогонами; левобережная была рамной конструкции. Вследствие того, что левый берег Невы выше правого, эстакада в профиле имела подъём в сторону левого берега. Переправа в плане располагалась по кривой, что было связано с использованием насыпи узкоколейной ветки на левом берегу и железнодорожного пути, шедшего параллельно реке, на правом берегу. Генерал-лейтенант Я.М. Майоров, бывший в 1943 году начальником политотдела 9-й отдельной железнодорожной бригады, а затем начальником политотдела железнодорожных войск Ленинградского фронта, в своих воспоминаниях пишет: «Из-за сильного течения эстакаду запроектировали построить полукругом. Правда, это увеличило длину мостового перехода до 1300 метров, но зато делало его более прочным. Выгнутой стороной мост был обращён к Ладоге, навстречу течению».

2 февраля 1943 года, когда было закончено сооружение свайно-ледовой переправы, стало памятным днём в истории строи-

тельства и истории осаждённого Ленинграда. В 6 часов вечера, когда над рекой уже сгущались зимние сумерки, по эстакаде двигался первый поезд. Он вёз укладочные материалы со станции Шлиссельбург. Поезд вёл машинист Михайлов, производивший до этого обкатку пути, проложенного по свайно-ледовой эстакаде, строившейся через Ладожское озеро. Поезд двигался медленнее пешехода. «Мост потрескивал, – записал через две недели в свой дневник со слон очевидцев писатель П. Н. Лукницкий, – сотни зрителей и сам Михайлов, не отрывавший левой руки от реверса, следили: а не даст ли он осадку? А не выскочат ли костыли? А не перекосятся ли под колёсами путь? Если произойдёт перекося пути, вагоны сойдут с рельсов и рухнут на лёд Невы.

Михайлов услышал «ура!», когда хвост его поезда сполз с моста».

Свайная переправа выдержала испытание, и с 4 февраля по ней стали пропускать воинские эшелоны с разъезда Левобережный на различные станции правого берега Невы.

Вечером 6 февраля начальник строительства № 400 И.Г. Зубков сообщил Военному совету Ленинградского фронта и народному комиссару путей сообщения А.В. Хрулёву о том, что в этот день в 4 часа 15 минут из Жихарева на станцию Шлиссельбург прибыл первый сквозной поезд с лесом, а в 16 часов из Волховстроя в Ленинград – поезд с продовольствием.

Сразу же после начала строительства Шлиссельбургской магистрали среди паровозных бригад депо Волховстрой развернулось социалистическое соревнование за право вести поезд с Большой земли в осаждённый Ленинград. «Кто возьмёт верх в соревновании, – вспоминал ответственный секретарь армейской газет Е.Р. Романов, – не знали до последнего часа: среди его участников не было отстающих.

Решить могли “лишний” килограмм сбережённого в поездках угля, “лишняя” тонна доставленного груза. Однако учитывались не только эти показатели. Большое значение ещё имели и другие. Это, я бы сказал, солдатские качества паровозных бригад, их способность преодолеть любые трудности, не страшиться ни каких опасностей. Мне довелось говорить со многими из тех, кто боролся за право встать у реверса паровоза, который поведёт в Ленинград первый поезд. Бригады хорошо знали, что их ждёт на 33-х километрах этого огненного маршрута, что этот рейс со сквозным поездом может стать для бригады последним, и всё равно мечтали о праве вести паровоз как о высшей награде».

Почётное право совершить первый рейс в Ленинград завоевала бригада И.П. Пироженко, право вести первый поезд из Ленинграда – бригада П.А. Фёдорова.

Вот как 8 февраля 1943 года описывал встречу первого поезда заместитель начальника политотдела Октябрьской железной дороги Иванов: «День 7 февраля – праздник железнодорожников города Ленина, праздник всех трудящихся героического города. Ленинград с этого дня вновь связан стальной магистралью со всей страной. Торжественно выглядит Финляндский вокзал. Знамёна. Красные флаги, лозунги. Через всю ширину платформы протянуто полотнище, на нём слова приветия доблестным воинам Ленинградского и Волховского фронтов, прорвавших блокаду. Делегации всех районов города, фабрик и заводов пришли встретить и отправить первые поезда.

Приветственно гудя, в клубах пара подходит к станции первый поезд. Паровоз могучей грудью рвёт красную ленточку. Крики “ура!” заглушают звуки духового оркестра».

«Работа на трассе Петрокрепость-Волховстрой была и трудна, и опасна, – писал в конце войны начальник Октябрьской железной дороги Б.К. Саламбеков. – Здесь вражеские артиллеристы, миномётчики и лётчики охотились за каждым поездом. Здесь были необычные технические условия – путь местами был проложен по болоту, и вода стояла выше головки рельса; здесь, наконец, были вовсе необычны и, конечно, очень тяжелы сами формы организации движения. И трасса Петрокрепость-Волховстрой дала наиболее яркие проявления массового героизма ленинградских железнодорожников. На этой трассе люди, рискуя жизнью, гасили вагоны с боеприпасами, отстаивали от пожаров ценные грузы, вступали в единоборство с вражескими самолётами и учились обманывать немецких пилотов умелыми манёврами паровозов. Здесь, на трассе, ноездные бригады, работники станций, путейцы и вагонники потеряли убитыми и ранеными многих своих товарищей, но не отступили и не спасовали перед вражеским огнём».