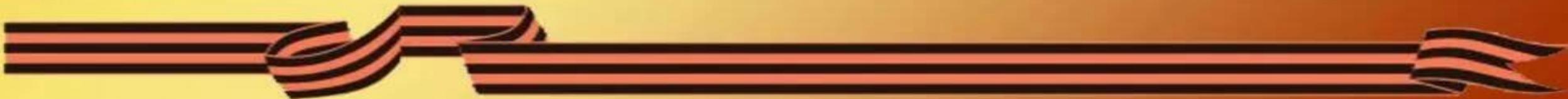




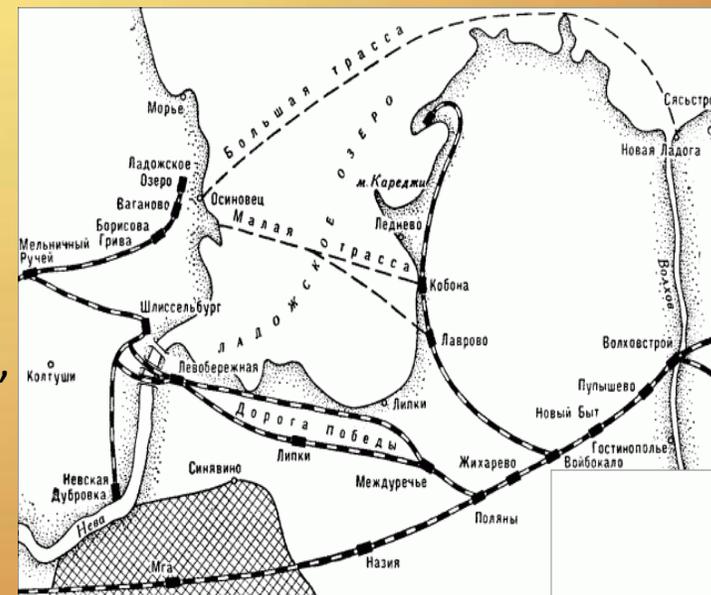
Профессии Победы- Железнодорожник



Прорыв ради дороги

Одновременно с прорывом блокады Государственный комитет обороны принял решение о немедленном строительстве на освобожденной территории железнодорожной ветки для снабжения Ленинграда. Она должна была соединить платформу Поляны на существующей линии Ленинград — Волховстрой со Шлиссельбургом. Поезда необходимо было по не существовавшему на тот момент мосту переправить на правый берег Невы, откуда по действующим путям они могли бы дойти до Ленинграда.

Трасса должна была пройти по лесам, болотам и местам довоенных торфоразработок, которые считались совершенно непригодными для железнодорожного сообщения. Здесь не было автомобильных дорог для подвоза стройматериалов, людей и техники. Зато в избытке — неразорвавшиеся снаряды, бомбы, оставленные врагом минные поля. Задача максимально осложнялась тем, что весь маршрут предполагаемой трассы проходил в прифронтной полосе, накрывался гитлеровской авиацией, огнем артиллерии, даже минометов, и немецкое командование сделало всё возможное, чтобы не дать построить и запустить железнодорожное сообщение с блокированным Ленинградом. А отбросить врага дальше у советских войск сил пока еще не было.



Строительство железной дороги началось 22 января 1943 года, силами Управления военно-восстановительных работ, железнодорожными войсками и спецформированиями Наркомата путей сообщения — всего порядка пяти тысяч человек. Как и сам прорыв, оно шло одновременно с запада и с востока.



«Пришлось укладывать путь, то есть шпалы и рельсы, прямо на снег. Хорошо промерзшая болотистая почва — вот что было основанием пути, по которому должны были быть пущены поезда с тяжелыми паровозами», — вспоминал начальник службы пути Октябрьской железной дороги в годы войны **Алексей Кананин**.

Для ускорения работ удалось использовать заброшенную трассу узкоколейки, построенную в годы довоенных торфоразработок, но большая часть пути все равно шла по труднопроходимым болотистым местам.





«Нам достался болотистый участок, грунта поблизости не было. Стали прокладывать дорогу от карьера к насыпи — вспоминал бывший командир 57-го железнодорожного батальона майор **Яценко**. — 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 делать слани, а уж потом сыпать землю. Дня не хватало, люди работали ночью»..

Позиции врага располагались всего в 4—6 километрах от трассы, и ежедневные обстрелы приводили к тому, что приходилось постоянно восстанавливать уже построенное полотно. С Синявинских высот, которые всё еще были заняты немцами, на строителей дороги наводили огонь батарей и авиацию. Тем не менее, уже к 5 февраля 33 километра главного пути, от Шлиссельбурга до Полян, были готовы принять составы с грузами и людьми



Ледовый путь

Отдельного рассказа заслуживает строительство мостового перехода через Неву. Ширина реки там достигала 1050 м, а глубина – 6,5 м.

Работы велись круглосуточно и были закончены за 12 дней. Мост представлял собой низководную, без судоходных отверстий эстакаду длиной 1300 метров. Эксплуатировать его можно было только в зимнее время.

Свайные опоры речной части перехода состояли из четырех свай, связанных между собой только льдом и верхним строением пути. Для того, чтобы успешнее противостоять течению и придать сооружению большую прочность, эстакаде придали форму полукруга, выгнутого в сторону Ладоги – навстречу течению. 2 февраля по ледовой переправе прошёл первый состав. А 7 февраля жители осаждённого Ленинграда восторженно встречали на Финляндском вокзале первый поезд с продовольствием, прибывший с Большой земли.

Наведённую эстакаду планировалось демонтировать с приближением ледохода. Поэтому сразу же после открытия движения через Неву, ниже по течению начали сооружать капитальный мост, способный противостоять льдинам и пропускать идущие по Неве суда.

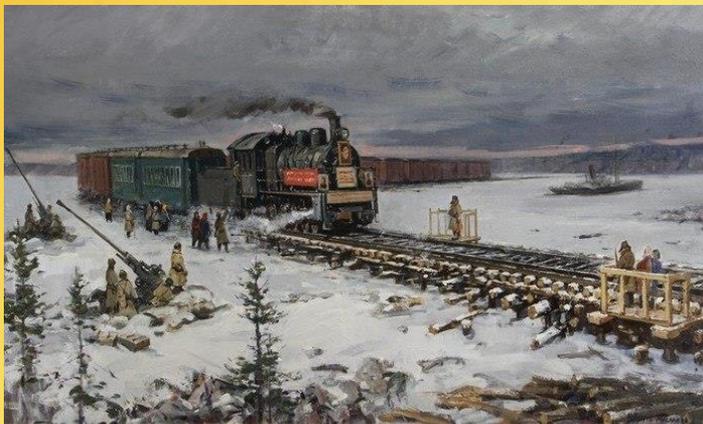
Однако вскоре после того, как началось строительство нового моста, стало понятно, что ожесточённые артобстрелы и бомбардировки сделают невозможным непрерывное движение поездов по нему. Тогда было принято решение сохранить в качестве резервного пути и низководную эстакаду. Но как уберечь едва возвышающееся над водой сооружение от грозной, неумолимо надвигающейся природной стихии – ледохода?

В урочный час сотни сапёров, вооружённые толовыми шашками, и тысячи женщин-ленинградок с баграми в руках заняли позиции на мосту. В течение нескольких суток, пока длился ледоход, они, рискуя жизнями, взрывали приближающиеся льдины и отводили их от неустойчивых опор переправы. Под напором ледовых масс непрочная нитка эстакады изогнулась, но устояла. Мосты удалось спасти.



«Живая блокировка»

Начала работать магистраль, снабжая полумёртвый город продовольствием, боеприпасами, всем необходимым. И город начал оживать. Уже через две недели после открытия движения ленинградцы ощутили результат прорыва блокады – их хлебный паёк сравнялся с московским. А в апреле ленинградцам по карточкам уже выдавали мясо и крупу.



Однако ценой каких усилий работала магистраль, расположенная в Коридоре смерти! В воздухе над ней разворачивались ожесточённые воздушные бои. Дорога находилась под постоянным артиллерийским обстрелом. Не раз и не два вражеские снаряды попадали в эшелоны с боеприпасами, что приводило к самым печальным последствиям. Железнодорожное полотно постоянно приходилось восстанавливать.

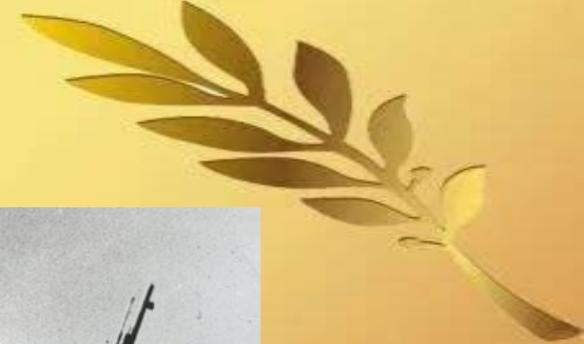
Машинисты разработали специальную тактику, позволявшую им обходить вражеских артиллеристов вокруг пальца. Пока дорога шла через лес, они разгоняли состав, пережигая уголь в топке. Когда начиналось открытое место, они перекрывали регулятор пара, и паровоз катился по инерции, не выдавая себя дымом и паром. Когда регулятор всё же приходилось открыть, гитлеровцы принимались яростно обстреливать поезд, обнаруживший себя султанами пара и дыма. Набрав скорость, машинист опять перекрывал клапан, играя в прятки со смертью.



С наступлением весны болотистый грунт начал оттаивать. Путь стал проседать, его подтапливали талые воды. Случалось, что вода доходила до осей колёсных пар. Но паровозы, больше напоминая пароходы, все равно тянули составы по затопленным путям.

Поскольку днём вести поезда было практически невозможно, приходилось максимально эффективно использовать ночное время. Составы пускали один за другим. Одну ночь гружёные поезда непрерывным потоком шли в Ленинград. На следующую – в обратном направлении.

Улучшить движение поездов могла бы автоблокировка. Но строить её не было ни времени, ни средств. Поэтому, как нередко случалось во время войны, технику решили заменить людьми. На однопутных перегонах, на расстоянии 2–3 км друг от друга, оборудовали телефонные посты, на которых под огнём постоянно дежурили движенцы – как правило, молодые девушки, которые подавали разрешающие или запрещающие сигналы поездам. Это позволило увеличить пропуск до 25 составов в сутки!





Только за один год Дорогу Победы бомбили и обстреливали 1200 раз, более тысячи раз разрушали. Было разорвано и искорёжено около 4 тыс. рельсов, 3 тыс. шпал, 52 стрелки. Уничтожены и повреждены десятки паровозов, сотни вагонов. За год над линией советские зенитчики сбили 102 вражеских самолёта. По неуточнённым данным, за время эксплуатации Дороги Победы погибло 110 и было ранено 175 железнодорожников, в то время как точное количество военных и гражданских лиц, погибших при строительстве и многократном восстановлении магистрали, неизвестно.

