

УДК 656.025:94(476)

*Г. И. НИКИФОРОВА, О. П. КИЗЛЯК, Т. Г. СЕРГЕЕВА*  
*Петербургский государственный университет путей сообщений,*  
*Российская Федерация*

**РАБОТА ТРАНСПОРТА ПРИ ОБОРОНЕ ЛЕНИНГРАДА  
В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ**  
**(к 80-летию полного освобождения от фашистской блокады)**

Несмотря на упорные бои Красной Армии, в 1941 г. Ленинград оказался полностью отрезанным от страны. Все транспортные коммуникации, в особенности железные дороги, ведущие к Ленинграду, стали объектами постоянного воздействия противника. Так, в летние месяцы 1941 г. железнодорожный узел более 100 раз подвергалась налетам немецкой авиации [1]. За этот же период Октябрьская железная дорога претерпела более 100 разрушений пути и линий связи [2]. Под обстрелы попадали не только грузовые составы, но и вагоны, и автомобили с людьми, направлявшимися в эвакуацию, медицинские эшелоны.

На блокаду города была направлена группа немецких армий «Север», перед которой стояла задача – к 21 июля захватить город. Кольцо блокады сжималось, и 30 августа 1941 года фашистские войска заняли Мгу, – важнейший для железнодорожного сообщения узел (рисунок 1).

Снабжение города по железной дороге могло осуществляться только через Тихвин по Вологодскому направлению. Именно захват Тихвина в ноябре того же года замкнул окружение, отрезав продовольственное снабжение. Противнику, в результате успешного проведения серии военных операций, удалось блокировать город с трехмиллионным населением, имевший крайне ограниченные запасы продовольствия и топлива. Началась самая страшная осада города в истории человечества [3].

Для продолжения полноценных оборонительных мероприятий требовалось восстановление транспортного сообщения с другими областями Советского Союза, являющимися источниками комплектования войск, поставок продукции гражданского и военного назначения, сырья, продовольствия и медикаментов. Требовалась массовая эвакуация детей, раненых и больных.

Руководству города и военно-транспортных подразделений пришлось искать новые, нестандартные пути организации сообщения отрезанного города со страной.



Рисунок 1 – Карта блокады Ленинграда

Следует обратить внимание на особенность географического положения Ленинграда (в настоящее время Санкт-Петербурга). Этот многомиллионный город располагается в Северо-Западной части Российской Федерации всего лишь на 7 градусов южнее полярного круга. Трагедия же блокадного Ленинграда в значительной мере заключалась в том, что в городе и области к моменту начала войны практически не было сельского хозяйства. Это было обусловлено климатическими условиями, а трехмиллионное население города снабжалось водным транспортом, по автодорожным и железнодорожным путям сообщения.

Весь ужас блокады сложно передать. Она длилась 871 черный день с 8 сентября 1941 года по 27 января 1944 года. Но особенно тяжело было в первую зиму. Катастрофически не хватало ни топлива, ни продовольствия. Были введены карточки на хлеб (рисунок 2), от голода, истощения и холода погибли сотни тысяч людей.



Рисунок 2 – Блокадная карточка на хлеб

Городской общественный транспорт в самые тяжелые дни блокады был полностью остановлен, так как в городе не было ни топлива, ни электричества. В таких тяжелейших условиях людям приходилось еще и оборонять город, тушить зажигательные бомбы, выживать под обстрелами. В небе Ленинграда повисли аэростаты, которые затрудняли полеты самолетов противника. Несмотря на все усилия Красной Армии и последующее освобождение Тихвина, цепочки поставок продовольствия и топлива были разрушены. Снабжение города осуществлялось следующим образом: железнодорожные составы с продовольствием шли из центра страны до Тихвина, далее до Кобоны и по легендарной Дороге жизни по льду холодного Ладожского озера (рисунок 3).

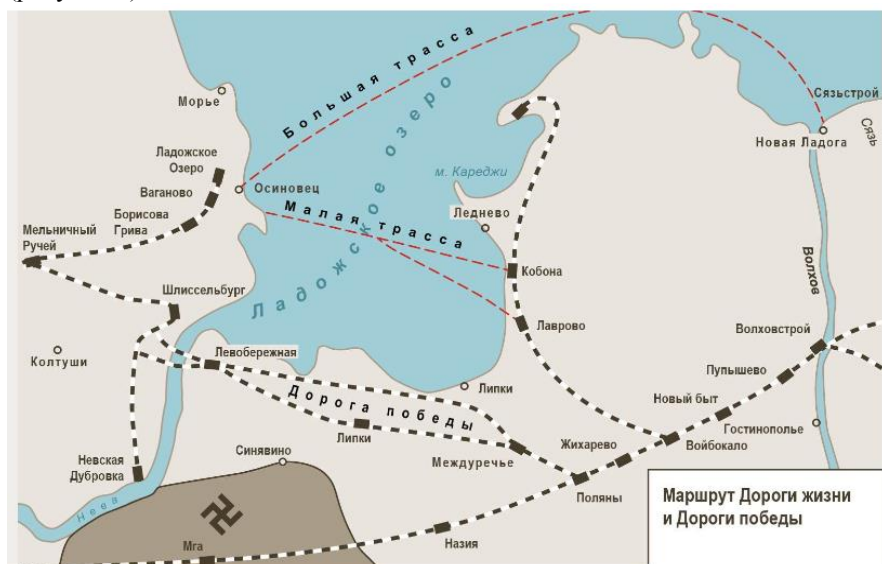


Рисунок 3 – Маршрут Дороги жизни и Дороги победы

После смертельно опасного участка по замерзшей поверхности Ладоги грузы попадали на Ириновскую железную дорогу и далее в сам Ленинград. В обратном направлении увозили детей и самых слабых в эвакуацию. Это не останавливало гитлеровские войска в бомбардировках эвакуационных автомобилей. Весной 1942 года перевозки по Дороге жизни стали особенно опасными, так как лед уже подтаял, но судоходство еще было невозможно. Однако останавливать движение по этой дороге было нельзя. Стало понятно, что в этих тяжелейших условиях возникает необходимость строительства новой железной дороги для снабжения города и войск.

В январе 1943 года особую активность приобрели действия Ленинградского и Волховского фронтов, которые пытались прорвать блокаду Ленинграда. 12 января 1943 года в 9 часов 30 минут началась операция «Искра». Свыше 4,5 тысяч орудий и минометов двух фронтов обрушили шквал огня на позиции врага. Авиация наносила штурмовые удары по опорным пунктам, артиллерийским и минометным батареям противника. Начавшаяся операция потребовала доставки в район военных действий 125 эшелонов.

18 января 1943 года армии Ленинградского и Волховского фронтов соединились, блокада Ленинграда была прорвана. В день прорыва блокады государственным комитетом обороны было принято решение о строительстве железнодорожной линии Жихарево – Шлиссельбург длиной 33 км. Основной ее отрезок проходил в 5–7 км от линии фронта по Синявинским болотам, грунт не подходил не только для железнодорожного строительства, но и для строительства автодороги. Однако железная дорога была остро необходима, поскольку оставался риск возобновления блокады города [4].

Настоящим подвигом можно назвать строительство этих 33 километров дороги. Дорога должна была быть построена за 20 дней, строительство возглавил Иван Георгиевич Зубков – начальник Управления военно-восстановительных работ Ленинградского фронта. Практически круглосуточно в январские морозы над возведением дороги трудились 5 тысяч человек. Самым сложным участком был мост через Неву. Общая длина участка составляла 1300 м, из которых 450 м находились на кривой радиусом 600 метров. Выгнутая сторона полудуги была обращена к Ладоге, навстречу течению. В связи со сжатыми сроками строительства было решено на первом этапе возвести «низководный» мост свайно-ледяной конструкции, намечая заменить его к ледоходу временным мостом. Когда командование противника осознало, что идет строительство спасительной железной дороги, начались непрекращающиеся обстрелы вражеской артиллерии. Однако строители одолели не только сроки, но и лютые морозы, штормовые ветры, отсутствие дорог и грунта, непрекращающиеся вражеские обстрелы. «Низководку» возвели за 10 дней, установив строительный рекорд – 130 метров в сутки.

На день раньше намеченного, 7 февраля 1943 года, на Финляндском вокзале в Ленинграде торжественно встречали первый поезд с «Большой земли». Вел его машинист Иван Пироженко, завоевавший это право в соревнованиях паровозных бригад. На украшенном хвоей паровозе серии Э были укреплены портрет Сталина и лозунг «Боевой привет шлет Родина героическому Ленинграду». Вечером того же дня на «Большую землю» отправился первый грузовой поезд. Он вез заготовленные в блокадном Ленинграде отливки орудийных стволов на Урал, где должны были завершить их обработку. Конечно, Дорога победы оставалась главной мишенью для противника, поэтому главным образом составы по ней двигались ночью [5]. Эту дорогу в полосе прорыва ленинградцы назовут «Дорогой победы», а

машинисты, водившие по ней поезда под постоянными обстрелами и бомбежками, – «коридором смерти». На отдельных участках Шлиссельбургская трасса проходила всего в 4–6 км от вражеских позиций. Долгое время в ходу было три пары поездов в ночное время, и увеличить их количество не удавалось. Движение осуществлялось одностороннее. Одну ночь к Ленинграду, другую – в обратном направлении. Поезда шли с погашенными огнями, друг за другом, на малой скорости, с видимостью машинистом хвоста впереди идущего поезда. Времени и средств для создания автоблокировки не было, поэтому создали «живые светофоры» – сигнальные посты на расстоянии 2–3 км, состоящие из керосиновой лампы с красным и зеленым светофильтрами у сигналиста, который разворачивал эту лампу. Благодаря таким «живым светофорам» удалось повысить пропускную способность до 20–25 поездов в ночное время. В целях обеспечения движения поездов по возведенной трассе была сформирована 48-я паровозная колонна. При этом стрелочниками, помощниками машинистов, кондукторами и кочегарами становились девушки, выжившие в блокадном Ленинграде, что также свидетельствует о том, что в тяжелые для города годы военные и гражданские были вынуждены объединиться и выполнять задачи в интересах обороны Ленинграда.

Намного раньше срока установили и последний пролет нового временного моста через Неву. Член Военного совета Ленинградского фронта Соловьев предлагал заблаговременно разобрать мост. Однако Иван Георгиевич решил не разбирать «низководку», так как считал, что свайно-ледовая переправа не выдержит «натиска льда» и, отнесенная по течению, разрушит высоководный мост. Зубков И. Г. утверждал: «...Посмотрите как живуча наша «низководка» под снарядами! Десятки попаданий, а она работает! А в «высоководном» стоит одну ферму разрушить – уже катастрофа».

Жизнь неоднократно подтвердила его правоту. «Низководка», спасенная ценой больших усилий от ледохода, не раз обеспечивала непрерывность движения поездов через Неву. А перерывы в движении поездов по «высоководному» мосту из-за разрушений доходили до двух недель.

За 1943 год по шлиссельбургской трассе проследовало более 6 тысяч поездов, из них 3105 – в Ленинград и 3076 – из Ленинграда. Город получил по железной дороге 4,5 млн тонн различных грузов. Ровно год проработала сооруженная в полосе прорыва трасса, и весь год под жесточайшими обстрелами, бомбежками вели железнодорожники поезда с продовольствием в осажденный город, а обратно шли составы со станками и оборудованием. Промышленные предприятия Ленинграда и во время блокады продолжали работать для Победы.

С началом боевых действий за Ленинград возникла необходимость в доставке значительных объемов грузов различного назначения для обеспечения как оборонительных мероприятий, так и для целей гражданского на-

значения. Потребность в организации транспортного сообщения в блокадный город возникла практически с первых дней блокады. Железнодорожный транспорт показал свою эффективность, несмотря на то, что пропуск поездов осуществлялся исключительно ночью, под постоянным боевым воздействием противника.

Необходимость в железнодорожном сообщении была настолько велика, что планам по строительству и содержанию железной дороги суждено было реализоваться, несмотря на огромные трудозатраты на строительство и содержание, отсутствие материалов, конструкций, сил и средств, а также суровые климатические условия и болотистую местность.

Объединение усилий войск и гражданского населения, колоссальная воля к победе явились решающими факторами в обеспечении функционирования железнодорожного транспорта.

В блокадном Ленинграде при его транспортном снабжении погибли сотни тысяч людей. Жестокость и бесчеловечность фашистских захватчиков останется на страницах истории навсегда. Полная драматизма ленинградская эпопея завершилась разгромом немецко-фашистских войск, осаждавших на протяжении 900 дней город-герой на Неве.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Ковалев, И. В. Транспорт в Великой Отечественной войне (1941–1945 гг.) / И. В. Ковалев. – М. : Наука, 1981. – 480 с.

2 Ветка жизни. Как строили железную дорогу, спасшую Ленинград в блокаду [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://nstarikov.ru/vetka-zhizni-kak-stroili-zheleznuju-dorogu-spashuju-leningrad-v-blokadu-113466?ysclid=1w60v5njtl675586797>. – Дата доступа : 05.04.2024.

3 Похилюк, А. В. Организация функционирования железнодорожного транспорта при обороне Ленинграда в годы Великой Отечественной войны [Электронный ресурс] / А. В. Похилюк, Д. В. Шувалов, М. А. Шувалова. – Режим доступа : <https://cyberleninka.ru/article/n/organizatsiya-funktsionirovaniya-zheleznodorozhnogo-transporta-pri-oborone-leningrada-v-gody-velikoy-otechestvennoy-voyny?ysclid=ly2u5di8li950113940>. – Дата доступа : 05.04.2024.

4 Как поезда из «коридора смерти» вышли на Дорогу Победы [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://www.spb.kp.ru/best/spb/doroga-pobedy/?ysclid=1w4pwevsjx115899089>. – Дата доступа : 05.04.2024.

5 Шлиссельбургская трасса – железная Дорога жизни в блокадный Ленинград [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [topwar.ru/12790-shlisselburgskaya-trassakoridor-bessmertiya-v-blokadnyy-leningrad.html](http://topwar.ru/12790-shlisselburgskaya-trassakoridor-bessmertiya-v-blokadnyy-leningrad.html). – Дата доступа : 05.04.2024.