

В.М. КОВАЛЬЧУК

ДОРОГА ПОБЕДЫ ОСАЖДЕННОГО ЛЕНИНГРАДА



Монография посвящена одной из героических, но пока еще малоизученных страниц истории Великой Отечественной войны — истории Шлиссельбургской железнодорожной магистрали, построенной после прорыва блокады Ленинграда вдоль южного берега Ладожского озера и ставшей для осажденного города Дорогой победы. В книге на основе разнообразных источников освещается помощь страны Ленинграду, исследуются строительство Шлиссельбургской трассы, ход перевозок по ней, защита трассы, ее роль в жизни и борьбе города на Неве, в подготовке разгрома немецко-фашистских войск под Ленинградом. В монографии показаны организаторская и политико-воспитательная работа Коммунистической партии, мужество и героизм советских людей, обеспечивавших связь осажденного города со страной.

Книга рассчитана на всех интересующихся историей Великой Отечественной войны.

Рецензенты:

В. А. ОВСЯНКИН, Г. Л. СОБОЛЕВ

Издательство «Наука», 1984 г.

ВВЕДЕНИЕ

Битва за Ленинград в годы Великой Отечественной войны навсегда вошла в историю советского народа как одна из самых героических ее страниц. Длившаяся три года, она была самой продолжительной из всех битв войны.

На долю ленинградцев выпали невероятные трудности и лишения, вызванные фашистской блокадой. Сотни тысяч жителей города и его защитников погибли от голода, бомб и снарядов врага. Но ничто не смогло их сломить. Город Ленина в течение всей битвы оставался несокрушимой крепостью, являя пример небывалой стойкости и массового героизма советских людей. Душой и руководителем обороны Ленинграда являлась Ленинградская партийная организация.

Находясь в блокаде, Ленинград в борьбе с врагом опирался на поддержку всей страны. Ленинградцы постоянно чувствовали внимание и заботу Центрального Комитета партии, Советского правительства, Государственного Комитета Обороны. Помощь, которая шла в осажденный город с Большой земли, являлась одной из главных причин того, что Ленинград не только выстоял, но и победил.

Для Ленинграда уже с первых дней после установления фашистской блокады решающее значение приобрели коммуникации, по которым можно было его снабжать всем необходимым и осуществлять эвакуацию. От наличия коммуникаций зависели сама жизнь ленинградцев и их защитников и успех их борьбы.

Поэтому борьба за коммуникации осажденного Ленинграда, являвшаяся неотъемлемой частью героической обороны города, стала для командования Ленинградского фронта одной из важнейших задач. Продолжавшаяся в течение всего периода вражеской блокады Ленинграда, она была невероятно сложной, требовала преодоления огромных трудностей.

Однако трудящиеся города Ленина, воины Ленинградского фронта и Краснознаменного Балтийского флота под руководством Центрального Комитета Коммунистической партии, Советского правительства, Государственного Комитета Обороны, Военного совета Ленинградского фронта и Ленинградской парторганизации при поддержке всей страны, ценой огромного напряжения и массового героизма создали надежную связь блокированного Ленинграда со страной.

Вначале помощь страны поступала в Ленинград по единственной Ладожской коммуникации, ставшей для блокированного города Дорогой жизни. По ней же проходила и эвакуация населения и промышленного оборудования города. Водные перевозки Ладожским озером в навигации 1941 и 1942 гг. и автомобильные перевозки зимой 1941/42 и 1942/43 гг. по уникальнейшей дороге, проложенной по льду озера, сыграли исключительную роль в судьбе Ленинграда. Они не только спасли Ленинград от голодной смерти, но и позволили воинам армии и флота, находившимся в блокадном кольце, вести активные боевые действия.

Однако перевозки по Ладожской трассе, которую гитлеровцы, стремясь во что бы то ни стало нарушить, непрерывно подвергали ударам, не смогли полностью удовлетворить потребности города и фронта. Поэтому советское командование неоднократно предпринимало попытки прорвать блокаду Ленинграда и связать его со страной сухопутными дорогами. Эта цель была достигнута в январе 1943 г. Войска Ленинградского и Волховского фронтов прорвали фашистскую блокаду, и на отвоеванной вдоль южного берега Ладожского озера узкой полосе суши в короткий срок была построена железнодорожная линия соединившая Ленинградский железнодорожный узел с общесоюзной сетью железных дорог.

Новая железная дорога протяженностью 33 км проходила между ст. Шлиссельбург и платформой Поляны, находившейся на линии Ленинград-Волховстрой. Шлиссельбургская магистраль, как стали называть построенную дорогу

железнодорожники, действовала наряду с продолжавшей существовать Ладожской коммуникацией. Но постепенно, с каждым днем увеличивая свою пропускную способность, Шлиссельбургская трасса стала главной в снабжении находившегося еще в блокаде Ленинграда, стала его Дорогой победы, а коммуникация через Ладожское озеро приобрела дублирующее значение.

Перевозки в Ленинград по Шлиссельбургской линии, проходившие при постоянных артиллерийских обстрелах и бомбардировках противника, сыграли исключительно важную роль в борьбе города на Неве, в подготовке разгрома немецко-фашистских войск под Ленинградом.

История Шлиссельбургской магистрали в 1943 г. вплоть до разгрома немецко-фашистских войск под Ленинградом и окончательного снятия блокады города в январе 1944 г. - ее строительство, эксплуатация и защита, осуществлявшиеся под непосредственным руководством Ленинградской партийной организации, - является предметом исследования настоящей книги.

Среди проблем истории битвы за Ленинград проблема перевозок по Дороге победы, несмотря на ее важность, является наименее разработанной. В историографии Шлиссельбургской трассы до сих пор не появилось ни одной специальной работы, хотя после окончания Великой Отечественной войны прошло уже более 38 лет. Тем не менее нельзя сказать, что эта железная дорога совсем забыта историками. Отдельные сведения о ней появились еще в ходе войны.¹

Первой работой, положившей начало изучению истории Дороги победы, стала книга А. И. Августынюка «В огненном кольце», изданная в Ленинграде в 1948 г. (6.5 п. л.). А. Августынюк в годы войны работал заместителем начальника Ленинград-Финляндского отделения движения Октябрьской железной дороги и имел непосредственное отношение к работе новой магистрали. В его книге излагается деятельность железнодорожников всей Октябрьской дороги в годы Великой Отечественной войны. Из четырех частей книги одна посвящена Шлиссельбургской магистрали. В ней имеются отдельные факты из истории строительства трассы и ее эксплуатации. Автор, в частности, говорит о живых «светофорах», автоблокировке и приводит примеры героизма железнодорожников. Книга написана не только по личным воспоминаниям, но и на основе широкого использования документальных материалов, и это является важным ее достоинством. Но, к сожалению, в книге отсутствуют ссылки на использованные автором источники.²

О Шлиссельбургской магистрали и ее значении говорится почти во всех опубликованных после 1960 г. работах, посвященных битве за Ленинград,³ в общих трудах по истории Великой Отечественной и второй мировой войны,⁴ а также в работах, специально посвященных истории ленинградских железнодорожников, железнодорожных войск и транспорта.⁵ В некоторых из них, в частности в названных выше трудах И. П. Барбашина и др., С. П. Князева и др., С. А. Уродкова, П. Байдакова и В. Яробкова, факты из истории Дороги победы излагаются на основе архивных документов.

Как правило, во всех упомянутых выше работах, изданных после 1960 г., изложение фактов из истории Шлиссельбургской трассы занимает очень незначительное место, всего несколько страниц. Наиболее подробным из этих трудов является книга М. Г. Чивилева и др. «Магистрали бесстрашных», в которой Дороге победы отведено около печатного листа. В ней имеются отдельные сведения из истории строительства дороги, ее эксплуатации и защиты от воздействия противника. Ценным является то, что книга «Магистрали бесстрашных» написана офицерами-железнодорожниками, участниками битвы за Ленинград, с использованием архивных документов, мемуаров, писем и дневников бывших ленинградских фронтовиков. Однако вызывает сожаление то, что в книге отсутствует научный аппарат.

Встречаются в литературе отдельные факты и из истории защиты

Шлиссельбургской трассы от вражеской авиации.⁶

К историографии Дороги победы следует отнести и отдельные, содержащие интересные факты документальные очерки. Среди них очерки М. Лебедева «Люди Октябрьской магистрали»⁷ и Ю. Стволинского «Трое с одного паровоза»,⁸ в которых приводятся примеры героизма железнодорожников, работавших на Шлиссельбургской трассе.

Таким образом, история Дороги победы не получила еще достаточной разработки и требует специального монографического изучения.

При написании настоящей книги использованы разнообразные источники. Но главными явились архивные документы, почти совершенно не использованные исследователями. Основной фактический материал по истории Дороги победы извлечен из документов, хранящихся в ЦАМО, ЦГАОРЛ, АОЖД. Некоторые материалы взяты из документов, хранившихся в бывшем отделе истории

Великой Отечественной войны Института марксизма-ленинизма при ЦК КПСС, а также из документов, хранящихся в ЛПА, ЦВМА, Государственном музее истории Ленинграда и Центральном музее Октябрьской железной дороги. Ряд документов был предоставлен автору Б. В. Бычевским, бывшим в годы войны начальником инженерных войск Ленинградского фронта.

Из документов ЦАМО использованы постановления Военного совета Ленинградского фронта, относящиеся к строительству и эксплуатации Шлиссельбургской трассы; различные материалы Управления ВОСО Ленинградского фронта - сводки о строительстве дороги, ежедневные сводки о работе Шлиссельбургской магистрали, месячные отчеты о работе на железных дорогах Ленинградского фронта, отчет по вопросам заграждений, строительства и восстановления этих дорог за период Великой Отечественной войны, в котором имеется материал не только о строительстве Дороги победы, но и о ее эксплуатации и защите от воздействия противника; месячные доклады Управления начальника передвижения войск на Октябрьской железной дороге начальникам ВОСО Красной Армии и Ленинградского фронта о налетах авиации и артиллерийских обстрелах, повлекших разрушения в пределах северной части дороги; месячные отчеты Ладужского дивизионного района ПВО, в которых содержатся материалы о защите Шлиссельбургской магистрали от авиации противника, и другие документы.

В ЦГАОРЛ использованы различные материалы по обеспечению нормальной работы Шлиссельбургской магистрали, в частности циркуляры, инструкции, распоряжения, планы мероприятий и другие документы Управления Октябрьской железной дороги.

В архиве Октябрьской железной дороги важным источником по истории Шлиссельбургской трассы является многотомная рукопись «Октябрьская железная дорога в период Великой Отечественной войны». Этот документированный труд, отпечатанный на машинке в двух экземплярах, подготовлен в 1946 г. группой по обобщению опыта работы и истории Октябрьской дороги под руководством А. И. Августынюка. При написании предлагаемой читателю книги использован третий том этой рукописи, посвященный работе дороги в 1943 г. В четырех книгах тома содержатся документы и материалы, отражающие почти все стороны деятельности Шлиссельбургской магистрали.

При написании книги использованы также материалы о работе Октябрьской железной дороги за период с ноября 1941 по апрель 1944 г., опубликованные в сборнике «900 героических дней».⁹

Много интересного фактического материала автор почерпнул из воспоминаний железнодорожников, строивших и эксплуатировавших Шлиссельбургскую магистраль. Наиболее концентрированно мемуары напечатаны в двух книгах. Одна из них, «На фронтовой магистрали», была издана в 1945 г.,¹⁰ а вторая, «Октябрьская фронтовая», - в

1970 г.¹¹ Отдельные воспоминания железнодорожников опубликованы в сборниках, посвященных битве за Ленинград.¹²

Особый интерес представляют воспоминания начальника головного ремонтного поезда (ГОРЕМ № 10-бис) П. И. Богомолова, заместителя начальника службы сигнализации и связи Октябрьской железной дороги Д. А. Бунина, заместителя начальника Северной железной дороги В. М. Виролайнена,¹³ командира 11-й отдельной железнодорожной бригады Г. П. Дебольского, главного кондуктора Ф. О. Дыдышко, машинистов В. А. Еледина и В. М. Елисеева, начальника службы пути Октябрьской железной дороги А. С. Кананина, начальника политотдела строительства № 5 НКПС В. Ц. Ковалева, начальника 48-й паровозной колонны особого резерва НКПС Н. И. Кошелева, командира 9-й отдельной железнодорожной бригады В. Е. Матишева, старшего ревизора службы движения Октябрьской железной дороги А. С. Морозова, ответственного секретаря редакции армейской газеты Е. Р. Романова, начальника Октябрьской железной дороги Б. К. Саламбекова, заместителя начальника службы движения Октябрьской железной дороги А. К. Угрюмова, политрука 48-й паровозной колонны особого резерва НКПС Г. И. Федорова. В них содержатся важные сведения о строительстве Дороги победы, поддержании ее в рабочем состоянии, техническом оснащении, организации движения поездов, героизме железнодорожников.

Заслуживают внимания сведения, содержащиеся в воспоминаниях начальника железнодорожных войск Советской Армии генерал-полковника технических войск А. М. Крюкова и начальника политуправления железнодорожных войск генерал-лейтенанта Я. М. Майорова.¹⁴ В 1943 г. они служили в 9-й и 11-й отдельных железнодорожных бригадах, соорудивших Шлиссельбургскую трассу. А. М. Крюков был начальником отделения Управления 11-й бригады, а Я. М. Майоров — начальником политотдела 9-й бригады, а затем начальником политотдела железнодорожных войск Ленинградского фронта.

Ценные сведения о строительстве мостов через Неву, об их сохранении, а также о восстановлении мостов через р. Волхов содержатся в мемуарах начальника инженерных войск Ленинградского фронта Б. В. Бычевского.¹⁵ Отдельные факты из истории защиты Шлиссельбургской магистрали от воздействия противника взяты из воспоминаний командира группы артиллерии дальнего действия 67-й армии П. М. Лобанова, командира батареи Ю. С. Соболева и начальника артиллерии Ленинградского фронта Г. Ф. Одинцова.¹⁶

Несомненно, мемуары являются весьма важным источником. В них часто содержатся ценные сведения, отсутствующие в других источниках. Тем не менее нередко сведения, сообщаемые мемуаристами, не всегда точно отражают происходившие события и поэтому требуют тщательной проверки.

Использованы автором также и некоторые газеты как военного, так и послевоенного времени.

Изучение всех перечисленных выше довольно разнообразных источников и особенно архивных документов позволило шире раскрыть историю Дороги победы и показать ее роль в жизни и борьбе Ленинграда.

Как было сказано выше, Шлиссельбургская магистраль действовала наряду с продолжавшей существовать Ладожской коммуникацией. Хотя объем перевозок по Ладоге в 1943 г. был намного меньше, чем в навигацию 1942 г., и уступал объему перевозок по железнодорожной линии Шлиссельбург — Поляны, Ладожский путь не утратил своего значения. Озерные перевозки в общем грузопотоке имели большой удельный вес. И командование Ленинградского фронта уделяло им много внимания и планировало их.

В связи с этим в монографии рассматривается и навигация в 1943 г. на Ладожском озере. К сожалению, эта важная тема до сих пор также не нашла должного отражения в литературе. Отдельные стороны навигации на Ладоге в 1943 г. в некоторых работах

лишь упоминаются или освещаются очень кратко.¹⁷ Например, самое полное из имеющихся описание деятельности Северо-Западного речного пароходства в навигацию 1943 г. на Ладоге в книге «Советский речной транспорт в Великой Отечественной войне» занимает всего 9 страниц.

Таким образом, навигация 1943 г. на Ладожском озере, как и Дорога победы, требует пристального внимания историков.

В главе о навигации 1943 г. на Ладожском озере в настоящей монографии рассматриваются деятельность Ладожской военной флотилии и Северо-Западного речного пароходства в осуществлении перевозок, организационные вопросы перевозок, мероприятия военного командования по защите Ладожской коммуникации.

Основным источником для написания главы послужили архивные документы, хранящиеся в ЦВМА и его отделении, ЦАМО и ЦГАНХ. Были использованы отчеты о боевой деятельности Ладожской военной флотилии; постановления Военного совета Ленинградского фронта об организации перевозок, ремонте судов и портов, строительстве барж; сводки Управления перевозок и отчеты ВОСО Ленинградского фронта о выполнении плана водных перевозок; эксплуатационный отчет о работе Северо-Западного речного пароходства; постановления ВЦСПС и Наркомата речного флота СССР по итогам Всесоюзного социалистического соревнования и др. Использованы также имеющиеся воспоминания ветеранов, в частности командующего Ладожской военной флотилией в годы Великой Отечественной войны В. С. Черокова.¹⁸

Публикуемые в книге иллюстрации частично извлечены из фондов Государственного музея Великой Октябрьской социалистической революции и Центрального музея Октябрьской железной дороги, а некоторые предоставлены автору ветераном железнодорожных войск М. Г. Чивилевым; рисунок на с. 125 взят из «Военно-исторического журнала» (1972, № 2, с. 13).

Настоящее исследование не претендует на исчерпывающее освещение темы. Но автор надеется, что оно даст возможность читателю не только познакомиться с более полной историей железнодорожной линии Шлиссельбург — Поляны и водных перевозок по Ладожскому озеру в 1943 г., но и представить общую картину коммуникаций осажденного Ленинграда в 1943 г.

Настоящая монография подготовлена и обсуждалась в Ленинградском отделении Института истории СССР АН СССР. Автор приносит свою искреннюю благодарность всем участвовавшим в обсуждении, сотрудникам архивов и музеев, в которых ему довелось работать, а также некоторым ветеранам Великой Отечественной войны за оказанное ему внимание, полезные советы и помощь в поиске нужных материалов.

¹ Из опыта политической работы в железнодорожных войсках. М., 1943. 78 с.

² Примерно те же факты, которые излагаются о Дороге победы «В огненном кольце», содержатся и в книге А. Августынюка и М. Гвоздева «Первая магистраль» (Л., 1951. 599 с). Книга А. Августынюка «В огненном кольце» - не первая его работа, в которой идет речь о Шлиссельбургской трассе. Еще в 1945 г. им была издана небольшая брошюра «Сквозь блокаду: (Записки железнодорожников)», в которой часть II («Коридор смерти») была посвящена Дороге победы, и хотя это не историческое исследование, а литературные очерки, в них содержатся достоверные сведения о героизме отдельных железнодорожников, работавших на Шлиссельбургской магистрали.

³ Свиридов В. П., Якутович В. П., Василенко В. Е. Битва за Ленинград. 1941-1944. Л., 1962. 570 с; Барбашин И. П., Кузнецов А. И., Морозов В. П., Харитонов Н. Д., Яковлев Б. У. Битва за Ленинград. 1941-1944. М., 1964. 608 с; Князев С. П., Стрешинский М. П., Франтишев И. М., Швердалкин П. Р., Яблочкин Ю. Н. На защите Невской твердыни. Л., 1965. 643 с; Очерки истории Ленинграда. Л., 1967, т. V. 748 с; Дзенискевич А. Р., Ковальчук В. М., Соболев Г. Л., Цамутали А. Н., Шишкин В. А. Непокоренный Ленинград. Л., 1974. 502 с.

⁴ История Великой Отечественной войны Советского Союза. 1941- 1945. М., 1961, т. 3. 659 с; История второй мировой войны. 1939-1945. М., 1976, т. 6. 519 с; 1977, т. 8. 535 с.

⁵ Уродков С. А. Железнодорожники Ленинградского узла в период блокады (1941-1943). - Вестник ЛГУ. Сер. истории, языка и литературы, 1965, вып. 3, № 14, с. 16-27; Терехов К. П., Таралов А. С., Томашевский А. А. Войны стальных магистралей: Краткий военно-исторический очерк о железнодорожных войсках Советской армии за 50 лет. М., 1969. 309 с; Чивилев М. Г., Ефимов А. С., Матросов П. А., Синельников И. Ф. Магистрали бесстрашных: (Очерк боевого пути железнодорожных войск и службы военных сообщений Ленинградского фронта). Л., 1971. 191 с; Байдаков П., Яробков В. Деятельность политорганов и партийных организаций железнодорожных войск Ленинградского фронта в период обороны города Ленинграда (июль 1941-январь 1944 г.). Л., 1971. 59 с.; Куманев Г. А. На службе фронта и тыла: Железнодорожный транспорт СССР накануне и в годы Великой Отечественной войны. 1938-1945. М., 1976. 455 с; Ковалев И. В. Транспорт в Великой Отечественной войне (1941-1945 гг.). М., 1981. 480 с.

⁶ Здесь в первую очередь следует назвать фундаментальное исследование «Войска противовоздушной обороны страны : Исторический очерк» (М., 1968. 436 с.) и книгу Н. Н. Жданова «Огневой щит Ленинграда» (М., 1965. 294 с).

⁷ См.: Ленинградцы в дни блокады : Сборник. Л., 1947, с. 64—89.

⁸ См.: Стволинский Ю. Чистое золото: Репортажи. Л., 1972, С. 75-96,

⁹ 900 героических дней : Сборник документов и материалов о героической борьбе трудящихся Ленинграда в 1941-1944 гг. М.;Л., 1966. 424 с.

¹⁰ На фронтовой магистрали: Из опыта работы ленинградских железнодорожников в дни Отечественной войны. Л., 1945. 107 с.

¹¹ Октябрьская фронтовая: Воспоминания железнодорожников о работе Октябрьской магистрали в годы Великой Отечественной войны 1941—1945 гг. Л., 1970. 431 с.

¹² Подвиг Ленинграда: Документально-художественный сборник. М., 1960. 620 с; На Дороге жизни. Л., 1970. 368 с; 1975. 599 с; 1980. 591 с; Операция «Искра» : Воспоминания, очерки, стихи, отрывки из дневников, документы, посвященные прорыву блокады Ленинграда. Л., 1973. 630 с.

13. Кроме воспоминаний В. М. Виролайнена, опубликованных в разных сборниках, см. его книгу «Зеленая улица» (М., 1977. 190 с).

¹⁴ *Крюков А. М.* Пути и тревоги: Записки военного железнодорожника. Петрозаводск, 1979. 264 с; 1982. 288 с; *Майоров Я. М.* Магистрали мужества. М., 1982. 191 с.

¹⁵ *Бычевский Б. В.* Город-фронт. Л., 1967. 431 с.

¹⁶ Огневой меч Ленинграда: Сборник воспоминаний артиллеристов. Л., 1977. 360 с; *Одинцов Г. Ф.* Повелители огня.⁴ Л., 1980. 296 с.

¹⁷ *Нейгольдберг В. Я.* Речной транспорт СССР в годы Великой Отечественной войны. М., 1965. 256 с; *Вьюненко Н. П., Мордвинов Р. Н.* Военные флотилии в Великой Отечественной войне (Краткий военно-исторический очерк). М., 1957. 272 с; *Ачкасов В., Вайнер В.* Краснознаменный Балтийский флот в Великой Отечественной войне. М., 1957. 400 с; *Козлов И. А., Шломин В. С.* Краснознаменный Балтийский флот в героической обороне Ленинграда. Л., 1976. 398 с; Советский речной транспорт в Великой Отечественной войне. М., 1981. 328 с, и др.

¹⁸ *Черопов В. С.* Для тебя, Ленинград. М., 1978. 205 с.

ОПЕРАЦИЯ «ИСКРА»

К началу 1943 г. обстановка на фронтах Великой Отечественной войны изменилась в пользу Советских Вооруженных Сил. Экономика СССР благодаря самоотверженному труду советских людей и организаторской работе Коммунистической партии стала все больше и больше наращивать производство различных видов вооружения и боевой техники. А армия фашистской Германии теряла имевшееся у нее в начале войны превосходство в численности и вооружении.

В результате Советский Союз стал одерживать важные по своим результатам победы на фронтах. Крупнейшая из них — победа под Сталинградом, где была наголову разбита главная стратегическая группировка немецко-фашистских войск.

Сталинградская победа внесла огромный вклад в достижение коренного перелома в Великой Отечественной войне. Стратегическая инициатива перешла в руки советского командования. После разгрома сталинградской группировки врага сложились благоприятные условия для целой серии новых наступательных операций.

Контрнаступление под Сталинградом переросло в общее стратегическое наступление Советской Армии, продолжавшееся с января по март 1943 г. Одним из важнейших составных звеньев стратегического наступления в начале 1943 г. была наступательная операция по прорыву блокады Ленинграда.

Почти полтора года Ленинград находился в тисках блокады. Провалившись со своими планами овладеть Ленинградом сначала с ходу, а затем штурмом, гитлеровцы решили разрушить город огнем артиллерии и ударами авиации, а его защитников задушить голодом.

Вражеские артиллерийские обстрелы и бомбардировки города с воздуха начались с первых дней блокады. И хотя действия немецкой артиллерии и авиации не оставались безнаказанными, обстрелы и бомбардировки изматывали ленинградцев, затрудняли работу промышленности и городского хозяйства, вызывали жертвы среди населения.

Особенно трудной была зима 1941/42 г. В городе не хватало продовольствия. Обстановка требовала принятия самых жестких мер в его расходовании. В результате пятикратного сокращения с 20 ноября 1941 г. ленинградцы стали получать самую низкую норму хлеба: рабочие и инженерно-технические работники — 250 г, а служащие, дети и иждивенцы — 125 г в день.

Это привело к появлению у жителей города голодного истощения (так называемой алиментарной дистрофии), к резкому увеличению смертности. Если в декабре 1941 г. погибло около 53 тыс. ленинградцев, то за январь—февраль 1942 г. умерло около 200 тыс. человек.¹ Положение усугублялось начавшимися сильными морозами и почти полным отсутствием топлива и электроэнергии.

Но даже в самые тяжелые дни первой блокадной зимы, когда в городе не было тепла, света, воды, когда смерть ежедневно уносила тысячи жизней, ленинградцы продолжали работать, проявляли небывалую стойкость к огромную волю к победе.

Хотя суровые условия блокады вызвали резкое сокращение объема ленинградской промышленности, остановить ее работу полностью они не смогли. На многих предприятиях пульс производственной жизни продолжал биться. На действовавших заводах ремонтировались корабли, танки, артиллерия, стрелковое оружие.

Весной 1942 г. началась ликвидация последствий голодной зимы. Первейшей задачей являлось восстановление здоровья и работоспособности ленинградцев. Для этого были открыты столовые повышенного питания закрытого типа, в которых за первые три месяца поправили свое здоровье около 260 тыс. человек. Работали также столовые общего типа, в которых весной 1942 г. могли получить питание около миллиона ленинградцев. Налаживалась работа городского хозяйства, в первую очередь водопровода и

канализации, которые зимой 1941/42 г. были почти полностью выведены из строя.² Это были необходимые условия для развертывания работы ленинградской промышленности. И хотя все еще не хватало сырья, топлива, электроэнергии, на ленинградских заводах было, несмотря на трудности, организовано производство многих видов военной продукции. В результате самоотверженного труда рабочие Ленинграда уже в апреле—мае 1942 г. изготовили 99 орудий, 790 пулеметов, 214 тыс. снарядов, более 200 тыс. мин, а также отремонтировали большое количество кораблей и катеров и построили для Ладожской военной флотилии более 100 тендеров, несколько металлических барж.³

Но гитлеровцы, рассчитывавшие сломить Ленинград голодом, артиллерийскими обстрелами и авиационными бомбардировками, не отказались и от стремления прорвать оборону города. С этой целью они неоднократно пытались штурмовать его оборонительные позиции.

Одной из таких попыток являлась разработанная гитлеровским командованием операция по захвату Ленинграда в 1942 г. Гитлер 23 июля 1942 г. приказал: «Группе армий „Север“ к началу сентября подготовить захват Ленинграда. Операция получает наименование «Фойерцаубер» («Волшебный огонь». — В. К.). Для этого передать группе армий пять дивизий 11-й армии наряду с тяжелой артиллерией и артиллерией особой мощности, а также другие необходимые части резерва главного командования».⁴

Несколько позднее операция по захвату Ленинграда стала называться «Нордлихт» («Северное сияние»). Гитлер 21 августа назначил ответственным за операцию генерал-фельдмаршала Манштейна, считавшегося специалистом по взятию крепостей. 23 августа Гитлер поручил Манштейну: «1-е — отрезать Ленинград и установить связь с Финляндией; 2-е — занять Ленинград и сравнять его с землей».⁵ Предварительный срок начала наступления был установлен 14 сентября.

Замысел наступления на Ленинград, разработанный штабом 11-й армии, переброшенной из Крыма, по словам Манштейна, «закключался в том, чтобы, используя вначале сильнейшее артиллерийское и авиационное воздействие на противника, прорвать силами трех корпусов его фронт южнее Ленинграда, продвинувшись при этом только до южной окраины самого города. После этого два корпуса должны были повернуть на восток, чтобы с хода внезапно форсировать Неву юго-восточнее города. Они должны были уничтожить противника, находившегося между рекой и Ладожским озером, перерезать путь подвоза через Ладожское озеро и вплотную охватить город кольцом также и с востока. В таком случае захвата города можно было бы добиться быстро и без тяжелых уличных боев».⁶

Однако этот очередной, тщательно разработанный план захвата Ленинграда, как и предыдущие, провалился. Он был сорван оборонявшими Ленинград советскими войсками. Манштейн впоследствии вынужден был признать, что «вместо запланированного наступления на Ленинград развернулось «сражение южнее Ладожского озера»... Дивизии нашей армии понесли значительные потери. Вместе с тем была израсходована значительная часть боеприпасов, предназначавшихся для наступления на Ленинград. Поэтому о скором проведении наступления не могло быть и речи».⁷

Таким образом, город Ленина, несмотря на суровые испытания, вызванные фашистской блокадой, предпринимавшиеся немецко-фашистским командованием попытки штурмом овладеть городом, выстоял, продемонстрировав всему миру несгибаемую волю к победе. На подступах к Ленинграду нашли смерть десятки тысяч гитлеровских солдат и офицеров.

«Жестокие трудности борьбы с ненавистными врагами нашей родины, — говорил секретарь ЦК ВКП (б), первый секретарь Ленинградских обкома и горкома партии А. А. Жданов на заседании Верховного Совета СССР 18 июня 1942 г., — не сломили энергии и мужества защитников Ленинграда. Ни бомбежки с воздуха, ни артиллерийские обстрелы, ни трудности со снабжением города, ни попытки врага расстроить наши боевые ряды морально при помощи отравленной ядом пропаганды через фашистские листовки, через

своих шпионов и лазутчиков, ни разрушение врагом мировых культурных ценностей Ленинграда не достигли цели, которую поставил враг. Наоборот, суровые испытания, выпавшие на долю ленинградцев, еще более закалили нашу волю к борьбе и победе, еще выше подняли наш боевой дух и готовность идти на преодоление любых трудностей во имя победы над гитлеровской Германией, еще сильнее разожгли ненависть к врагу, ярость в борьбе за истребление немецко-фашистских захватчиков...».⁸

Ленинградцы и защитники города с небывалым упорством продолжали борьбу. Их мужество и стойкость, являвшиеся символом героизма советских людей, были беспредельны. Выстоять в смертельной схватке с врагом им помогли бесконечная преданность Родине, непоколебимая вера в победу, морально-политическое единство и высокий нравственный облик жителей города Ленина и его защитников. Волю сотен тысяч людей к единой цели направляла Ленинградская партийная организация.

Защитники Ленинграда опирались на поддержку всей страны. И это помогло им выстоять и победить. Центральный Комитет Коммунистической партии, Советское правительство постоянно уделяли осажденному Ленинграду большое внимание. С Урала и Поволжья, из Сибири и Средней Азии в Ленинград шли продовольствие, вооружение, снаряжение, медикаменты.

Вначале все, что посылала Ленинграду страна, доставлялось водным путем по южной части Ладожского озера, ставшим с первых дней блокады города его подлинной Дорогой жизни. С наступлением ледостава была проложена знаменитая автомобильная дорога по льду Ладожского озера, между западным и восточным берегами Шлиссельбургской губы. Вначале она называлась военно-автомобильной дорогой № 101 (ВАД-101), а после ее объединения с военно-автомобильной дорогой, проложенной от ст. Заборье Северной железной дороги до восточного берега Шлиссельбургской губы, — военно-автомобильной дорогой № 102 (ВАД-102), а несколько позже — военно-автомобильной дорогой Ленинградского фронта.

Ледовая дорога действовала с 20 ноября 1941 г. до 24 апреля 1942 г. и являлась жизненной артерией, по которой Ленинграду шла помощь всей страны. Перевозки по ней осуществлялись днем и ночью, в лютые морозы и метели, несмотря на систематические обстрелы и бомбардировки врага, стремившегося сорвать снабжение Ленинграда.

Всего по ледовой дороге в осажденный город было доставлено более 361 тыс. т различных грузов, из которых около 262,5 тыс. т составляло продовольствие. Это позволило трижды (с 25 декабря 1941 г., с 24 января и с 11 февраля 1942 г.) повысить нормы снабжения населения хлебом. Из Ленинграда было вывезено в глубь страны более 550 тыс. жителей и значительное количество промышленного оборудования. По военно-автомобильной дороге осуществлялись и воинские перевозки.⁹

Ледовая дорога спасла от голодной смерти сотни тысяч ленинградцев, способствовала укреплению обороноспособности города, позволила уже весной 1942 г. приступить к ликвидации последствий блокады.

После того как ледовая дорога прекратила свое существование, помощь страны Ленинграду продолжала поступать водным путем. Но перевозки по Ладожскому озеру в навигацию 1942 г. резко отличались от водных перевозок осенью 1941 г. По своим масштабам и количеству перевезенных грузов они являлись самыми значительными за весь период перевозок по Ладожской коммуникации.

Подготовка к навигации 1942 г. началась еще зимой 1941/42 г., в самый разгар действия ледовой дороги. Ремонтировался имевшийся на Ладожском озере флот, реконструировались и расширялись порты, действовавшие в навигацию 1941 г., подготавливались водные пути.

Но особенно большой размах приняли работы по сооружению на берегах Шлиссельбургской губы Осиновецкого и Кобоно-Кареджского портов, которые к концу навигации имели соответственно 14 и 13 пирсов, и строительство новых плавучих средств.¹⁰ На верфи, созданной на базе Сясьского целлюлозно-бумажного комбината,

была построена 31 деревянная баржа грузоподъемностью более 380 т каждая. Рабочие судостроительных заводов Ленинграда построили и окончательно собрали и спустили на воду в бухте Гольсмана, на западном берегу Шлиссельбургской губы, 14 металлических барж грузоподъемностью 600—800 т каждая. Три металлических баржи переоборудовали под паромы для перевозки из Ленинграда груженых железнодорожных вагонов и паровозов. Кроме барж для Ладожского озера на ленинградских судостроительных заводах были построены 118 самоходных металлических малотоннажных судов, получивших название тендеров, которые могли быть использованы и как боевые корабли, и как транспортные средства.¹¹

Для снабжения Ленинграда и фронта горючим 18 июня 1942 г. вступил в строй проложенный по дну Ладожского озера подводный трубопровод. Проходивший между восточным и западным берегами Шлиссельбургской губы, трубопровод имел пропускную способность 300—350 т горючего в сутки.¹²

Гитлеровцы были абсолютно уверены в том, что им удастся сорвать перевозки по Ладожскому озеру в навигацию 1942 г. Для этого они использовали авиацию 1-го воздушного флота и морские силы, переправив на Ладогу немецкие катера-тральщики, специальные десантные суда-баржи и итальянские торпедные катера новейшей конструкции.

Однако добиться своей цели — прервать Ладожскую коммуникацию и задуть Ленинград голодом — противнику не удалось. Благодаря хорошо организованной защите перевозок, массовому героизму и самоотверженности всех, кто нес службу на Ладоге, Дорога жизни Ленинграда действовала бесперебойно.

Всего за навигацию 1942 г. в Ленинград было доставлено более 790 тыс. т грузов, около половины которых составляло продовольствие, а также около 290 тыс. военнопленных для пополнения войск Ленинградского фронта. Кроме того, из Ленинграда было вывезено около 540 тыс. жителей и около 310 тыс. т эвакуантов, значительную часть которых составляло фабрично-заводское оборудование.¹³

Перевозки по Ладожской коммуникации и в навигационный период 1942 г. серьезно укрепили обороноспособность Ленинграда, способствовали превращению его в военный город, позволили начать подготовку к операции по прорыву блокады.

Зимой 1942/43 г. по льду Шлиссельбургской губы снова была проложена военно-автомобильная дорога. Но так как эта зима в отличие от предыдущей была более мягкой, дорога начала действовать только 19 декабря 1942 г.

Наряду с созданием ледовой автомобильной дороги было предпринято строительство железной дороги по льду Ладожского озера. Между берегами Шлиссельбургской губы одновременно строились две железные дороги: железная дорога широкой колеи свайно-ледовой конструкции и узкоколейная железная дорога, рельсы которой на деревянных основаниях укладывались прямо на лед.

Строительство железных дорог шло полным ходом и к середине января 1943 г. успело значительно продвинуться. К 18 января было построено 9274 погонных метра эстакады, из которых 1774 м — от западного берега и 7500 м — от восточного. Трехкилометровая эстакада от восточного берега была обкатана паровозом. Узкоколейный путь составлял 14 540 погонных метров, из которых 5740 м — от западного берега и 8800 м — от восточного.¹⁴

Более года Ладожская трасса — ледовая и водная — была единственным (кроме воздушного) путем, связывавшим Ленинград с Большой землей. (Продолжением Ладожской трассы являлись Ириновская железнодорожная линия и шоссе, идущие от западного берега Шлиссельбургской губы в Ленинград). Более года она обеспечивала снабжение огромного города, Ленинградского фронта, Балтийского флота, связывала осажденный город с тылом. Ее военное, историческое значение останется в веках. Без Дороги жизни спасение Ленинграда, его оборона были бы невозможными. Создание и поддержание Ладожской трассы явились великим подвигом ленинградцев и

советских воинов.

Однако с первых дней существования Ладожской трассы проявились ее слабости и недостатки. Создание этого пути обуславливалось исключительной, небывалой по трудности обстановкой. Сама трасса была чрезвычайной и поддерживалась чрезвычайными усилиями, ее функционирование на протяжении длительного времени было делом необычайно трудным. Зависимость трассы от времени года, метеорологических условий (осенний ледостав и весеннее таяние льда, подвижки ледяных полей, штормы и т. п.) не позволяла обеспечить необходимую стабильность, надежность, регулярность перевозок. Непосредственная близость вражеских позиций, действия фашистской авиации создавали постоянную угрозу нарушения трассы.

Достаточно очевидно, что наличие лишь единственной коммуникации не обеспечивало стабильной связи осажденной территории, где находились многие сотни тысяч людей — бойцов и населения, промышленные предприятия и корабли Балтийского флота, со страной.

Таким образом, создание (до кардинального решения вопроса о разгроме немецко-фашистских войск и полном снятии вражеской блокады) дополнительных коммуникационных линий между Ленинградом и Большой землей было жизненной необходимостью.

Еще в конце 1941 г. председатель Государственного Комитета Обороны в письме на имя командующего Ленинградским фронтом М. С. Хозина и члена Военного совета фронта А. А. Жданова подчеркивал, что открытие ледовой дороги через Ладожское озеро, являясь важным событием, в целом не решает задачу обеспечения Ленинграда. «Вы не должны забывать, — говорилось в письме, — что единственное средство добиться надежного и регулярного снабжения Ленинградского фронта и г. Ленинграда заключается в том, чтобы поскорее, не теряя ни часа, прорвать кольцо противника и пробить себе дорогу».¹⁵

Первая попытка разорвать кольцо блокады была предпринята еще в сентябре 1941 г. По приказу Ставки Верховного Главнокомандования в направлении Синявина и Мги наступление вела 54-я армия, недавно развернутая на восточных берегах р. Волхов. Навстречу ей наступали войска Ленинградского фронта, расположенные на правом берегу р. Невы, в районе Невской Дубровки, и вошедшие затем в состав сформированной 22 сентября Невской оперативной группы. Но наступательные действия советских войск тогда успеха не имели, деблокировать Ленинград не удалось.¹⁶

Однако действия 54-й армии и Невской оперативной группы сковали значительные силы врага и тем способствовали срыву вражеского плана штурмом захватить Ленинград. В период сентябрьских боев войска Ленинградского фронта форсировали р. Неву и на ее левом берегу, в районе Московской Дубровки, захватили небольшой плацдарм, получивший название «Невского пяточка», и удерживали его до конца апреля 1942 г.

Через месяц была предпринята вторая попытка прорвать блокаду Ленинграда. Согласно директиве Ставки Верховного Главнокомандования от 14 октября, войска Ленинградского фронта ударом 54-й армии¹⁷ с востока и силами Невской оперативной группы и 55-й армии с запада в общем направлении на Синявино должны были окружить и уничтожить шлиссельбургско-синявинскую группировку противника и тем самым восстановить сухопутные коммуникации Ленинграда со страной. Операцию предполагалось начать 20 октября 1941 г.¹⁸

Но 16 октября немецко-фашистское командование предприняло наступление через Тихвин на Лодейное поле с тем, чтобы соединиться с финнами на р. Свири и полностью блокировать Ленинград. В этих условиях начавшаяся 20 октября наступательная операция войск Ленинградского фронта не привела к успеху.

Ставка Верховного Главнокомандования, не имея возможности усилить нашу оборону на тихвинском направлении своими резервами ввиду начавшегося наступления немецких войск на Москву, была вынуждена часть войск, предназначавшихся для

действий на синявинском направлении, перебросить под Тихвин, на усиление действовавшей здесь 4-й армии. И хотя наступление на синявинском направлении не привело к прорыву блокады Ленинграда, оно способствовало срыву вражеского наступления на Тихвин. Сковав значительную группировку противника на мгинском выступе, советские войска не позволили немецко-фашистскому командованию использовать ее для усиления своих войск на тихвинском направлении.

В начале января 1942 г., когда в результате контрнаступления под Москвой были созданы условия для общего наступления советских войск, по приказу Ставки Верховного Главнокомандования снова начались действия с целью разгрома группы армий «Север» и снятия блокады Ленинграда. В них участвовали войска Ленинградского, Волховского и Северо-Западного фронтов. Главная роль в операции отводилась недавно созданному Волховскому фронту. Наиболее активные наступательные действия развернулись на любанском, демянском и старорусском направлениях.

Однако и на этот раз разгромить противника и деблокировать Ленинград не удалось. Наибольшие результаты были достигнуты войсками Ленинградского и Волховского фронтов в полосе 54-й и 2-й ударной армий. Выйдя в район Любани, эти войска поставили в тяжелое положение 18-ю армию противника. Но вражеская группировка в районе Киришей, Чудова и Любани избежала окружения и разгрома.

Несмотря на незавершенность наступательных операций на северо-западном направлении, советские войска сорвали планы гитлеровцев организовать новое наступление на Ленинград.

Новая попытка ликвидировать блокаду Ленинграда была предпринята в августе—сентябре 1942 г. По приказу Ставки Верховного Главнокомандования войска Ленинградского и Волховского фронтов при содействии Балтийского флота и Ладужской военной флотилии должны были встречными ударами разгромить мгинско-синявинскую группировку противника и деблокировать Ленинград. Развернувшиеся боевые действия получили название Синявинской наступательной операции.

Войска Невской оперативной группы Ленинградского фронта форсировали Неву и захватили два небольших плацдарма на ее левом берегу, а 8-я армия Волховского фронта продвинулась в направлении Синявина на 9 км.

Но дальнейшее продвижение наших войск было остановлено противником, подтянувшим в район прорыва значительные силы. Не изменила положения и введенная в бой 2-я ударная армия. Чтобы избежать излишних потерь, советское Верховное Командование приказало отвести войска в исходное положение. Войска Ленинградского фронта сохранили небольшой плацдарм на левом берегу Невы в районе Арбузове—Московская Дубровка.

Таким образом, и на этот раз задача по прорыву блокады Ленинграда не была решена. Однако Синявинская наступательная операция оказала большое влияние на развитие событий на Северо-Западе. Она сорвала вражеский план очередного штурма Ленинграда. Активные действия войск Ленинградского и Волховского фронтов заставили гитлеровское командование отказаться от подготовленного им наступления на Ленинград, так как предназначенные для этого силы были израсходованы для отражения нашего наступления.

Основными причинами неудач предпринимавшихся до сих пор попыток прорыва блокады Ленинграда являлись недостаток сил и средств и отсутствие у советских войск опыта в подготовке и проведении крупных наступательных операций. Советское командование еще не умело как следует организовать взаимодействие сил — войска фронтов и армий действовали разрозненно, имелись недостатки в управлении войсками и в использовании родов войск.

Итак, задача хотя бы частичного деблокирования осажденного Ленинграда оставалась одной из важнейших стратегических задач советских войск. Было необходимо, как уже отмечалось выше, установить более стабильную и надежную связь Большой

земли с Ленинградом. Этого нельзя было сделать без получения даже небольшой по размерам территории, позволяющей проложить сухопутную дорогу.

В конце декабря 1942—начале 1943 г., когда враг стянул все свои стратегические резервы на юг, под Сталинград, наступил наиболее благоприятный момент для прорыва блокады Ленинграда. Положение города к этому времени по сравнению с первой военной зимой улучшилось. Подступы к нему были укреплены и стали неприступными для врага. По Ладожской коммуникации в Ленинград с Большой земли поступали продовольствие, горючее, боевая техника, боеприпасы.

Однако Ленинград все еще был в тяжелом положении. Он был отрезан от всей страны и находился в блокаде. Отсутствие сухопутного сообщения со страной не давало возможности полностью удовлетворять потребности войск и населения Ленинграда. Город по-прежнему подвергался вражеским артиллерийским обстрелам и бомбардировкам с воздуха.

Ленинград защищали войска Ленинградского и Волховского фронтов и моряки Краснознаменного Балтийского флота. Силы Ленинградского фронта, которыми командовал генерал-лейтенант артиллерии Л. А. Говоров, находились в кольце блокады. 23-я армия, дислоцировавшаяся на Карельском перешейке, обороняла северные подступы к Ленинграду. Войска 42-й, 55-й и 67-армий оборонялись на рубеже Урицк, Пушкин, южнее Колпина, Пороги, правый берег Невы до Ладожского озера. На Ораниенбаумском плацдарме, на южном берегу Финского залива, находилась Приморская оперативная группа.

Краснознаменный Балтийский флот под командованием вице-адмирала В. Ф. Трибуца, базировавшийся в восточной части Финского залива, защищал западные подступы к Ленинграду с моря, обеспечивал фланги советских войск, оборонявшихся севернее и южнее залива.

Действия фронта и флота поддерживали 13-я воздушная армия, которой командовал генерал-майор С. Д. Рыбальченко, и военно-воздушные силы Балтийского флота. Противовоздушную оборону Ленинграда осуществляла Ленинградская армия ПВО во взаимодействии с авиацией и зенитной артиллерией фронта и флота.

Войска Волховского фронта, которыми командовал генерал армии К. А. Мерецков, имевшие в своем составе 2-ю ударную, 8-ю, 54-ю, 4-ю, 59-ю и 52-ю армии, обороняли 300-километровую полосу от Ладожского озера до оз. Ильмень. С воздуха действия войск Волховского фронта прикрывала 14-я воздушная армия под командованием генерал-майора И. П. Журавлева.

Войскам Ленинградского и Волховского фронтов противостояла 18-я немецкая армия, которой командовал генерал-полковник Линдеман. Около 16 месяцев стояла она под стенами Ленинграда, производила варварские артиллерийские обстрелы и воздушные бомбардировки города, совершала злодеяния на оккупированной ею территории. В начале января 1943 г. в составе 18-й армии имелось более 25 дивизий. Ее поддерживала авиация 1-го воздушного флота. На северных подступах к Ленинграду против 23-й армии Ленинградского фронта находились около 5 финских дивизий оперативной группы «Карельский перешеек».¹⁹

Наиболее сильную группировку войск противник сосредоточил на так называемом шлиссельбургско-синявинском выступе, который гитлеровцы называли «фляценхальс» («бутылочное горло»), в полосе между железнодорожной линией Волховстрой—Ленинград и Ладожским озером. Это был один из важнейших участков кольца вражеской блокады Ленинграда. Выступ этот разделял войска Ленинградского и Волховского фронтов. Врезаясь клином между ними и упираясь в южное побережье Ладожского озера, выступ замыкал кольцо блокады Ленинграда. Удерживая в своих руках этот выступ, немецко-фашистские войска имели возможность не только осуществлять сухопутную блокаду Ленинграда, но и держать под постоянной угрозой коммуникацию через Ладожское озеро, связывавшую Ленинград с Большой землей.

В то же время гитлеровское командование считало этот выступ самым уязвимым участком кольца блокады, так как здесь войска обоих фронтов — Ленинградского и Волховского — были удалены друг от друга всего на 12—15 км. Поэтому гитлеровское командование с момента окружения Ленинграда стало принимать меры к его укреплению, и за полтора года обширная территория синявинских торфоразработок была превращена в сплошную укрепленную полосу фронтом на запад, север и восток.

Передний край немецкой обороны проходил по левому берегу Невы от Ивановского до Шлиссельбурга, по южному берегу Ладожского озера до д. Липки и далее на юг через Гайтолово и Тортолово.

Шлиссельбургско-синявинский выступ был насыщен узлами сопротивления, огневыми средствами и развитой сетью траншей, окопов и блиндажей. Все поселки, находившиеся в районе выступа, были приспособлены к круговой обороне и связаны между собой траншеями.

Вдоль обрывистого обледелого левого берега Невы располагались две-три линии траншей полного профиля, соединявшиеся ходами сообщения с многочисленными дотами. Передний край обороны прикрывался густой сетью проволочных заграждений, минных полей и других противопехотных и противотанковых препятствий. Он был буквально настигнут автоматами, ручными и станковыми пулеметами и орудиями. Каждый метр замерзшей Невы был тщательно пристрелян.

Сильную оборонительную позицию противник создал в глубине выступа на линии Рабочих поселков № 1, № 5 и Синявина. Она включала две линии траншей и была подготовлена для обороны как в западном, так и в восточном направлении.

Сложный комплекс инженерных сооружений был создан на восточной стороне шлиссельбургско-синявинского выступа. Вот что представляла, например, собой оборона

так называемой рощи «Круглая». Все подходы к роще были заминированы и прикрыты несколькими рядами колючей проволоки. За ними шла позиция боевого охранения со стрелковыми окопами и укрытыми огневыми точками. Затем тянулся внушительных размеров снежно-ледяной вал. Примерно в 100 м от него проходил забор высотой до 2 м и толщиной до 1 м и больше. Он был сооружен из бревен и грунта и имел длину до 1 км. В глубине обороны находился такой же забор, но значительно меньший по длине.²⁰

Обороняли шлиссельбургско-синявинский выступ до пяти пехотных дивизий 18-й армии, и, кроме того, четыре немецко-фашистские дивизии находились в резерве на невском направлении.²¹ Средняя плотность войск противника равнялась 10—12 км на дивизию, что вдвое превышало уставные нормы немецкой армии. Все соединения и части противника были полностью укомплектованы и обучены военным действиям в условиях лесисто-болотистой местности.

Между тем именно район Шлиссельбурга снова был определен советским командованием как основной участок для проведения операции по прорыву блокады Ленинграда. Для того чтобы преодолеть созданную здесь противником оборону, от наступавших требовались большое физическое и моральное напряжение, высокое воинское мастерство. Кроме того, географические условия района проведения операции способствовали обороне противника, а не наступлению наших войск. «Всего лишь 16-километровое пространство, занятое и укрепленное противником, разделяло войска Волховского и Ленинградского фронтов, — вспоминал после войны командовавший тогда Волховским фронтом К. А. Мерецков. — Казалось, достаточно было одного сильного удара, и войска двух фронтов соединятся. Но это только казалось. Я редко встречал местность, менее удобную для наступления. У меня навсегда остались в памяти бескрайние лесные дали, болотистые топи, залитые водою торфяные поля и разбитые дороги. Трудной борьбе с противником сопутствовала не менее трудная борьба с природой. Чтобы воевать и жить, войска вынуждены были строить вместо траншей дерево-земляные заборы, вместо стрелковых окопов — насыпные открытые площадки, на

протяжении многих километров прокладывать бревенчатые настилы и гати и сооружать для артиллерии и минометов деревянные платформы».²² И тем не менее преимущество наступления в этом районе состояло в том, что оно кратчайшим путем приводило к цели — прорыву блокады Ленинграда. Как говорил К. А. Мерецков, «это направление позволяло решить задачу прорыва одним коротким ударом, не опасаясь длительных затяжных боев».²³

Разработка плана операции по прорыву блокады Ленинграда началась осенью 1942 г. Но еще в конце лета командующий войсками Ленинградского фронта Л. А. Говоров сообщил начальнику штаба фронта Д. Н. Гусеву, начальнику оперативного управления А. В. Гвоздкову и командующему артиллерией Г. Ф. Одинцову о том, что решением Ставки зимой Ленинградский фронт совместно с Волховским осуществит прорыв блокады через Неву, и поручил им продумать все вопросы форсирования Невы и наступления по синявинскому болоту и доложить свои соображения. Замысел операции Л. А. Говоров приказал хранить в секрете.²⁴

В ноябре 1942 г. Военный совет Ленинградского фронта подготовил соображения о действиях фронта на ближайший период. Докладывая их 17 ноября Ставке Верховного Главнокомандования, Военный совет просил разрешения провести Шлиссельбургскую наступательную операцию, целью которой являлось «снять блокаду Ленинграда, обеспечить постройку железной дороги вдоль Ладожского канала и тем самым организовать нормальное сообщение Ленинграда со страной, обеспечив свободу маневра войск обоих фронтов».²⁵

В Ставку 22 ноября были представлены конкретные предложения о действиях фронта на ближайший период, в которых сформулирован и общий замысел Шлиссельбургской операции. Военный совет считал, что наиболее выгодным направлением для нанесения удара является шлиссельбургское — для Ленинградского фронта на участке 1-й Городок — Шлиссельбург, а для Волховского фронта на участке Липки — Мишино, с развитием удара обоими фронтами на Синявино. При этом Военный совет предлагал, чтобы удары были нанесены фронтами одновременно и чтобы Ленинградский фронт нес равную ответственность за ход и исход операции.²⁶

Эти предложения были утверждены 2 декабря Ставкой Верховного Главнокомандования. Командующие войсками Ленинградского и Волховского фронтов получили приказ подготовить к 1 января 1943 г. операцию с целью прорыва блокады Ленинграда, получившую условное наименование «Искра». Ленинградскому фронту было приказано создать ударную группировку в составе 67-й армии, которой командовал генерал-майор М. П. Духанов. Руководство операцией возлагалось на командующего войсками фронта генерал-лейтенанта Л. А. Говорова. Ударная группировка Волховского фронта создавалась из 2-й ударной армии под командованием генерал-лейтенанта В. 3. Романовского. Непосредственное руководство операцией возлагалось на заместителя командующего войсками Волховского фронта генерал-лейтенанта И. И. Федюнинского. Координировать действия обоих фронтов поручалось члену Ставки Верховного Главнокомандования маршалу Советского Союза К. Е. Ворошилову.²⁷

Ставка Верховного Главнокомандования 8 декабря определила конкретные задачи фронтов в операции. Согласно директиве Ставки, основная идея операции сводилась к тому, чтобы встречными ударами Ленинградского и Волховского фронтов в течение января 1943 г. прорвать оборону противника южнее Ладожского озера, разгромить вражескую группировку войск на шлиссельбургско-синявинском выступе и прорвать блокаду Ленинграда. К концу операции соединения фронтов должны были выдвинуться на линию р. Мойки и Тортолова, обеспечив коммуникации Ленинградского фронта с юга.²⁸

На основании указаний Ставки Верховного Главнокомандования решение на операцию по прорыву блокады Ленинграда приняли командующие фронтами и армиями.

На Ленинградском фронте 67-я армия, составлявшая ударную группировку, должна

была форсировать по льду Неву, прорвать оборону противника на участке Московская Дубровка—Шлиссельбург и, соединившись с войсками Волховского фронта, восстановить сухопутные коммуникации Ленинграда. 67-я армия состояла из 7 стрелковых дивизий, 6 стрелковых, 1 лыжной и 3 танковых бригад,²⁹ из них 4 стрелковые дивизии должны были наступать в первом эшелоне, остальные соединения составляли второй эшелон армии и резерв.

На главном направлении Волховского фронта наступала 2-я ударная армия. Она должна была прорвать оборону противника на участке Липки—Гайтолово, разгромить противника в восточной части шлиссельбургско-синявинского выступа и соединиться с частями 67-й армии Ленинградского фронта. В состав 2-й ударной армии входили 12 стрелковых дивизий, 2 лыжные и 4 танковые бригады,³⁰ из которых 5 стрелковых дивизий должны были наступать в первом эшелоне.

Для обеспечения левого фланга 2-й ударной армии вспомогательный удар на участке Гайтолово—Мишино должна была наносить 8-я армия под командованием генерал-майора Ф. Н. Старикова.

В действиях по прорыву блокады предусматривалось участие артиллерии Краснознаменного Балтийского флота. Для этой цели были привлечены 11 стационарных батарей, 16 батарей морской железнодорожной артиллерии и артиллерии кораблей, дислоцировавшихся в средней части реки Невы, — трех эскадренных миноносцев и трех канонерских лодок. Всего 88 морских орудий.³¹

Обеспечение операции с воздуха было возложено на 13-ю воздушную армию Ленинградского фронта, 14-ю воздушную армию Волховского фронта и авиацию Балтийского флота. Всего для участия в операции по прорыву блокады привлекалось около 900 боевых самолетов.³²

Партизаны, действовавшие в оккупированных районах Ленинградской области в период подготовки операции должны были систематическими ударами по коммуникациям 18-й немецкой армии содействовать наступающим советским войскам в выполнении задачи прорыва блокады Ленинграда.

Предстоящая операция для наших войск была невероятно трудной. Сложность ее заключалась не только в том, что нужно было прорвать сильную позиционную оборону противника, строившуюся почти полтора года. Советские воины должны были наносить по врагу лобовой удар, так как маневр исключался, он был невозможен по условиям обстановки. Кроме того, войскам Ленинградского фронта предстояло преодолеть такой трудный рубеж, каким являлась широкая, полностью просматриваемая и простреливаемая многослойным огнем река Нева. Поэтому наступлению наших войск предшествовала длительная и всесторонняя подготовка.

Всеми родами войск велась тщательная разведка сил и огневых средств противника, систематически проводились ночные поиски, ни днем, ни ночью не прекращалось наблюдение за противником с наблюдательных пунктов. Например, на Невском рубеже Ленинградского фронта к 1 января 1943 г. было построено более 270 артиллерийских наблюдательных пунктов и развернуто 36 звукопостов. Для наблюдения глубины вражеской обороны вдоль берега Невы на участке Пороги — поселок имени Морозова было сооружено 77 вышек на деревьях или специальных столбах.³³

Артиллерийские разведчики-фотографы засняли весь 30-километровый передний край обороны противника на левом берегу Невы, и после дешифровки снимков была смонтирована фотопанорама.³⁴

Ежедневно проверялась толщина и грузоподъемность льда на Неве. Данные всех видов разведки наносились на топографические карты, которые были вручены командирам рот и батарей. Аналогичная работа проводилась и на Волховском фронте.

В результате проведенной разведки и полученных сведений советское командование к началу операции имело достаточно полные данные о составе, группировке, опорных пунктах и узлах сопротивления, о характере и расположении

инженерных сооружений и огневых точек, о всей системе обороны противника.

Очень сложным и трудным было усиление, материальное и техническое обеспечение ударных группировок фронтов, особенно Ленинградского фронта, находившегося в блокаде. Пополнение этого фронта проводилось в период навигации 1942 г. на Ладожском озере, когда в Ленинград было доставлено около 300 тыс. военнослужащих.

В конце концов благодаря огромным усилиям удалось сосредоточить в районе предстоящих боев необходимое количество войск, тысячи орудий и минометов, сотни танков, сотни тысяч снарядов и мин, миллионы патронов и много другого вооружения, а также огромное количество продовольствия, медикаментов и т. д.

В полосе наступления 67-й армии были сосредоточены 1873 орудия и миномета калибра 76 мм и крупнее, что составляло среднюю плотность на участке прорыва 144 орудия и миномета на 1 км фронта. Это вдвое превосходило плотность нашей артиллерии при контрнаступлении под Сталинградом. Еще более высокой была артиллерийская плотность в полосе наступления войск Волховского фронта, где на направлении главного удара она доходила до 180 орудий и минометов на 1 км фронта.³⁵

Подавление огневых точек и разрушение инженерных сооружений противника на переднем крае предусматривалось орудиями, выставленными для стрельбы прямой наводкой. На Ленинградском фронте на 1 км участка прорыва таких орудий приходилось около 22, а на Волховском фронте — 18.³⁶

К началу наступления фронтов на исходных рубежах было сосредоточено значительное количество танков. Так, в ударной группировке Ленинградского фронта находились 3 танковые бригады и 2 отдельных танковых батальона, в которых насчитывалось 222 танка, а в ударной группировке Волховского фронта — 4 танковые бригады, отдельный танковый полк прорыва и 4 отдельных танковых батальона, имевших 217 танков.³⁷

Наступление танковых подразделений в связи с малой глубиной операции и лесисто-болотистой местностью предполагалось использовать для непосредственной поддержки пехоты. Для этого они были распределены поровну между стрелковыми соединениями первого и второго эшелонов. В первом эшелоне 67-й армии находились легкие танки, которым для переправы через Неву не требовалось усиления льда.

Командование фронтов придавало большое значение обучению войск приемам наступательных действий в лесу и способам штурма опорных пунктов и узлов сопротивления противника в условиях снежной зимы. На Ленинградском фронте эта работа облегчалась тем, что уже с ноября 1942 г. большинство войсковых соединений, предназначенных для участия в прорыве, находилось в резерве фронта и армии.

В тылу ударных группировок на местности, сходной по рельефу с районом предстоящих военных действий, были оборудованы учебные поля-городки, воспроизводившие укрепления и основные элементы обороны и инженерные заграждения врага. В этих городках и проводились учения различных воинских подразделений и соединений.

Большое внимание уделялось обучению войск форсированию скованной льдом Невы. Подразделения 67-й армии, которым первым предстояло форсировать Неву, настойчиво тренировались быстро преодолевать ледяное поле и крутые ледяные подъемы. Это происходило на Неве в районе Колонии Овцино и на озере в тылу армии.

Большие работы проводились по усилению льда на Неве, который мог бы выдержать средние и тяжелые танки. На р. Ижоре 19 декабря 1942 г. и на р. Неве, в районе Колонии Овцино, 30 декабря была испытана конструкция усиления льда из щитов, составленных из пяти брусьев, скрепленных скобами. После того как на Неве танк Т-34 проломил лед и провалился, разрушив переправу, стали испытывать комбинированную конструкцию с поперечным и продольным настилами. Поперечный настил состоял из дощатых щитов, а продольный — из брусьев. Такая конструкция 2, 4 и 7 января 1943 г.

успешно прошла испытания на Неве, в районе Колонии Овчино. Вначале по настилу пропускались сани с чугунными чушками, затем — танк Т-34 (без башни и с башней).³⁸

Много было сделано по подготовке разминирования переднего края нашей обороны по правому берегу Невы и на плацдарме левого берега, который был полностью прикрыт противопехотными минными полями. Так как снимать мины вручную из-за промерзания грунта было опасно и долго, принимается решение подорвать наши минные поля еще во время артиллерийской подготовки подвесными зарядами. После проведения большого количества опытов было решено провести разминирование с помощью взрывов 3-килограммовых зарядов тола, подвешенных на высоте 3 м над полем. Взрыв такого заряда подрывал в круге диаметром 8 м 80—85% мин. Остальные 15—20% мин выводились из строя, так как взрывной волной перелаивались взрыватели и разбивались корпусы мин.³⁹

Всей работой инженерных войск фронтов по подготовке наступления руководили полковник Б. В. Бычевский и генерал-майор А. Ф. Хренов.

Напряженно трудились штабы, отрабатывая все стороны подготовки к предстоящей операции и особенно вопросы бесперебойного управления войсками в бою. Большое значение имели военные игры и командно-штабные учения. В середине декабря 1942 г. командование и штаб Ленинградского фронта провели военную игру на тему «Прорыв общевойсковой армией подготовленной обороны противника с форсированием реки в зимних условиях». В игре участвовал весь руководящий командный состав 67-й армии. Руководил игрой командующий фронтом.⁴⁰

Много внимания уделялось организации взаимодействия между войсками фронтов. Особую роль здесь играли личные контакты между командованием ударных группировок и фронтов. В результате было определено место встречи войск наступавших армий, которая должна была произойти на условной линии, проходившей через Рабочие поселки № 2 и 6, разработаны опознавательные сигналы, согласованы вопросы связи между армиями и т. д. Руководство организацией взаимодействия между войсками принадлежало представителям Ставки Верховного Главнокомандования К. Е. Ворошилову и прибывшему 10 января 1943 г. на Волховский фронт Г. К. Жукову.

Большая заслуга в подготовке войск к операции принадлежит политорганам, партийным и комсомольским организациям. Главная задача партийно-политического аппарата состояла в том, чтобы всеми формами и средствами политической агитации и пропаганды подготовить войска, находившиеся длительное время в обороне, к активным, наступательным действиям. Проводя эту работу, политработники, агитаторы рассказывали о зверствах немецко-фашистских захватчиков в оккупированных ими районах, в частности в районах Ленинградской области. Они проводили беседы об успехах наших войск под Сталинградом и на других участках советско-германского фронта, о действиях партизан Ленинградской области, о всенародной поддержке фронта, о трудностях, которые испытывают ленинградцы.

В докладах, беседах и на политических занятиях воинам говорилось, что настало время войскам Ленинградского и Волховского фронтов также включиться в общее наступление Красной Армии и осуществить прорыв блокады Ленинграда. Не раскрывая замысла операции, командование и политорганы разъясняли личному составу важность задачи освобождения Ленинграда. Большую агитационно-пропагандистскую работу проводила также военная печать, помещавшая самые разнообразные материалы о боевых и трудовых подвигах советских людей.

Много внимания политорганы уделяли созданию полнокровных ротных и батареинных партийных и комсомольских организаций, которые укреплялись за счет приема в партию и комсомол передовых солдат и офицеров, а также за счет перевода некоторых коммунистов в стрелковые роты из других частей.

Новый политический подъем в войсках нашел свое отражение в росте партийных и комсомольских рядов. Стремление солдат, сержантов и офицеров связать свою судьбу с

Коммунистической партией свидетельствовало о высокой политической сознательности, глубокой любви и преданности советских воинов социалистической Родине. И чем труднее становилась обстановка, тем больше воинов вступало в партию. Например, в 45-й гвардейской стрелковой дивизии 67-й армии за один месяц, с 9 декабря 1942 г. по 9 января 1943 г., было принято в партию 350 человек. Партийные организации 2-й ударной армии в декабре 1942 г. приняли 1405 человек в кандидаты в члены партии и 643 человека в члены партии. В последние дни подготовки к операции заявления о приеме в партию и комсомол были поданы во всех соединениях и частях, готовившихся к наступлению. На Ленинградском фронте в 136-й стрелковой дивизии подали заявления 1200 человек, в 86-й дивизии — 680, в 123-й дивизии — 500 человек. Рота автоматчиков 245-го стрелкового полка 123-й стрелковой дивизии целиком подала заявления о приеме в партию и комсомол.⁴¹

Большую помощь политорганам оказывала Ленинградская партийная организация. На позиции к воинам обоих фронтов Ленинградский горком партии направлял делегации трудящихся города Ленина, которые рассказывали о стойкости и мужестве ленинградцев, их героическом и самоотверженном труде, о трудностях и лишениях, перенесенных ими, об их уверенности в победе Красной Армии. Все это вдохновляло воинов на борьбу с врагом, усиливало их желание скорее прорвать блокаду. Перед воинами Ленинградского фронта выступали руководители партийных и советских организаций Ленинграда — А.А. Жданов, А.А. Кузнецов, Я.Ф. Капустин, Л.И. Маханов и др. Член Военного совета Ленинградского фронта секретарь Ленинградского городского комитета партии А. А. Кузнецов был назначен на время операции членом Военного совета 2-й ударной армии Волховского фронта. Многие представители воинских частей были направлены на заводы и фабрики Ленинграда, где на происходивших митингах заявляли о своей решимости быстрее выволить город из кольца блокады.

К концу декабря 1942 г. подготовка к наступлению была закончена. Но, в связи с тем что прочность льда на Неве была еще недостаточной, а болота плохо проходимыми, Ставка 28 декабря удовлетворила просьбу командования фронтов отложить начало операции до 10—12 января 1943 г., когда по прогнозу ожидалось понижение температуры.⁴²

За два-три дня до начала наступления во всех партийных и комсомольских организациях частей и подразделений состоялись собрания с повесткой дня «Задачи коммунистов и комсомольцев в бою».

С волнением слушали воины письма, присланные им трудящимися Ленинграда. В одном из них рабочие ряда предприятий писали: «Пусть мысль о великом значении нашего города, пусть дума о славных его людях воодушевляет вас в бою. Пусть ненависть к тем, кто терзал этот город бомбами, снарядами, голодом, ожесточит ваши сердца. Вперед, воины-освободители!»⁴³

Красноармейцы и командиры давали клятву выполнить свой долг. Воины 2-й ударной армии Волховского фронта, отвечая на призыв ленинградцев прорвать кольцо блокады, писали: «Наступил долгожданный час. Мы идем к тебе, многострадальный Ленинград... Мы будем идти вперед и только вперед. Среди нас не будет трусов и малодушных. Мы будем равняться по вашей доблести и мужеству, дорогие ленинградцы. Другого пути у нас нет. Смерть или победа! Мы клянемся тебе, Ленинград: только победа!»⁴⁴

Накануне наступления в воинских частях состоялись митинги, на которых были зачитаны обращения военных советов обоих фронтов. В обращении-приказе Военного совета Ленинградского фронта говорилось: «Войскам 67-й армии перейти в решительное наступление, разгромить противостоящую группировку противника и выйти на соединение с войсками Волховского фронта, идущими с боями к нам навстречу, и тем самым разбить осаду города Ленина...

Военный совет Ленинградского фронта твердо уверен, что войска 67-й армии с

честью и умением выполнять свой долг перед Родиной.

Держайте в бою, равняйтесь только по передним, проявляйте инициативу, хитрость, сноровку!

Смерть немецким мерзавцам!

Слава храбрым и отважным воинам, не знающим страха в борьбе!

Смело в бой, товарищи! Помните: вам вверена жизнь и свобода Ленинграда!»⁴⁵

Всесторонняя боевая и политическая подготовка ударных группировок Ленинградского и Волховского фронтов, материальное и техническое оснащение, достигнутое при помощи всей страны, позволили создать общее превосходство сил на стороне наших войск и обеспечить их полную готовность к наступлению с целью прорыва блокады Ленинграда.

«Наконец все мероприятия по подготовке операции были завершены, — вспоминал потом маршал Советского Союза Г. К. Жуков. — Наступило утро 12 января. Оно выдалось морозным. Противник, видимо, в этот день не ожидал нашего наступления. С командного пункта командующего 2-й ударной армией я видел, как над позициями врага поднимались многочисленные дымки — гитлеровцы усиленно топили печи.

Не скрою, в то утро мы волновались. Хотя подготовка к операции проводилась очень скрытно, день и час ее начала держались до самого последнего момента в строжайшей тайне, никто не мог поручиться, что сведения об „Искре" не просочились каким-то образом к неприятелю. В последние дни шла перегруппировка значительных масс войск, занимавших исходные районы. Подтягивались к переднему краю танки, артиллерия. Впрочем, даже конфигурация фронта противнику подсказывала, что шлисельбургско-синявинский выступ очень выгоден для удара советских войск. Поэтому еще с осени 1941 года враг сооружал здесь одно за другим инженерные укрепления, постоянно совершенствовал оборону.

Но вот началась операция. И словно гора свалилась с плеч! Нам стало ясно, что враг не знает, какими силами мы располагаем, и что время нанесения нашего мощного удара оказалось для него неожиданным».⁴⁶

В 9 ч 30 мин 12 января 1943 г. началась артиллерийская подготовка в полосах прорыва 67-й и 2-й ударной армий. Более 4,5 тыс. орудий и минометов обрушили тонны металла на позиции противника. Дальнобойная артиллерия вела огонь по расположенным в тылу врага батареям, штабам, резервам, а орудия, выставленные для стрельбы прямой наводкой, уничтожали огневые точки и оборонительные сооружения на переднем крае.

Тысячи артиллеристов отличились при выполнении поставленных перед ними задач. Например, в период артиллерийской подготовки атаки в районе Марьино наводчик орудия 269-го стрелкового полка рядовой Д. С. Науменко, наводчик орудия 342-го стрелкового полка сержант В. А. Бабийчук, командир орудия 596-го истребительно-противотанкового артиллерийского полка старший сержант В. С. Пузикив и др. уничтожили по два-три дерево-земляных огневых сооружения противника.⁴⁷

Образцы организованности и высокого сознания воинского долга показали начальник артиллерии 952-го стрелкового полка 268-й стрелковой дивизии коммунист К. Ф. Бучельников, командир отдельного истребительного противотанкового дивизиона 136-й стрелковой дивизии майор Ф. Ф. Холод, заместитель командира 342-го стрелкового полка по политической части майор М. А. Бондаренко и др. Они лично уточнили расположение огневых точек противника, тщательно продумали и определили на месте задачи своих оружейных расчетов. В результате их батареи все снаряды посылали без промаха, точно в цель. Они полностью уничтожили намеченные для подавления огневые точки противника и облегчили форсирование Невы нашей пехоте, почти избежавшей потерь.⁴⁸

Большое мастерство и отвагу показали бойцы 1-й батареи 91-го отдельного пулеметно-артиллерийского батальона 16-го укрепленного района под командованием старшего лейтенанта В. Е. Зубакова. Несмотря на сильный огонь противника,

артиллеристы этой батареи с открытой позиции и прямой наводкой уничтожили девять вражеских пулеметов вместе с прислугой, одно 75-миллиметровое орудие и два миномета.⁴⁹

Гитлеровцы были буквально ошеломлены шквалом огня советской артиллерии. «Утром начала стрелять русская артиллерия, и с этого момента мы потеряли связь с соседями, — говорил на допросе один из пленных 170-й пехотной дивизии немцев. — Все, в том числе и офицеры, бежали, оставив нас. Нападение русских было очень неожиданным. Русская артиллерия была великолепно; никогда я не слышал, чтобы немецкая артиллерия стреляла так здорово, как была тогда русская».⁵⁰ Другой пленный этой же дивизии заявил: «Я до сих пор не могу забыть впечатления от губительного огня русских пушек. Как вспомню весь этот адский грохот и разрывы снарядов и мин, так снова и снова меня бросает в дрожь».⁵¹

После мощной артиллерийской подготовки, длившейся на Ленинградском фронте 2 ч 20 мин и на Волховском — 1 ч 45 мин, войска фронтов перешли в наступление. Ударные группировки с двух сторон устремились навстречу друг другу. С запада, прорывая оборону противника на участке от Московской Дубровки до Шлиссельбурга, навстречу волховчанам шла 67-я армия Ленинградского фронта.

С плацдарма в районе Московской Дубровки перешли в наступление полки 45-й гвардейской стрелковой дивизии под командованием Героя Советского Союза генерал-майора А. А. Краснова. Левее ее шли части 268-й стрелковой дивизии полковника С. Н. Борщева. Главный удар в направлении д. Марьино наносила 136-я стрелковая дивизия под командованием генерал-майора Н. П. Симоняка, ее бойцы пошли в атаку под звуки «Интернационала», который исполнял духовой оркестр. На Шлиссельбург наступала 86-я стрелковая дивизия под командованием Героя Советского Союза полковника В. А. Трубачева.

Вся Нева от Московской Дубровки до Шлиссельбурга заполнилась атакующими. Первыми вышли на лед реки штурмовые группы, в которых было немало моряков-балтийцев, и группы разграждения. Наступление было столь стремительным, что уже через 15—20 мин после начала атаки первые эшелоны овладели немецкой траншеей, проходившей вдоль левого берега Невы.

Солдаты проявляли массовый героизм. Они неукротимо рвались вперед, вступали в рукопашные схватки, а многие раненые отказывались покидать поле боя. Исключительное мужество проявили летчики. В первый день боев на Ленинградском фронте, несмотря на сложные метеорологические условия, советские летчики совершили свыше 100 боевых вылетов.⁵² Высокое мастерство и мужество проявили танкисты, которым пришлось действовать в очень сложных условиях. Легкие танки, наступавшие в первом эшелоне, должны были преодолеть по льду открытое, простреливаемое врагом пространство Невы, взобраться на крутой берег и действовать в лесисто-болотистой местности с глубоким снежным покровом. Танкисты преодолели все препятствия и трудности и оказали непосредственную поддержку пехоте.

Первыми форсировали Неву и зацепились за ее левый берег подразделения 268-й и 136-й стрелковых дивизий. Однако на флангах 67-й армии действия наших войск развертывались менее удачно. Наступавшая на левом фланге на Шлиссельбург 86-я стрелковая дивизия не смогла преодолеть губительный огонь противника и была переправлена на левый берег Невы на участке 136-й стрелковой дивизии, в районе Марьино. Ограниченный успех имели и части 45-й гвардейской стрелковой дивизии, наступавшие через плацдарм у Московской Дубровки. Это объяснялось тем, что противник, ожидая наступления наших войск на этом направлении, создал здесь мощную оборону, которая, как и на левом фланге, не была подавлена в период артиллерийской подготовки. Правый открытый фланг 45-й дивизии подвергся сильному обстрелу и частым контратакам противника, а левый фланг был обстрелян из огневых точек в полуразрушенном железобетонном здании 8-й ГЭС.

И тем не менее к концу первого дня прорыва, 12 января, был достигнут серьезный успех. На левом берегу Невы образовались два плацдарма. Один — 5 км по фронту и 3 км в глубину — в центре полосы наступления, где действовали 136-я и 268-я стрелковые дивизии, другой — 2.5 км по фронту и 1.5 км в глубину — в районе Московской Дубровки.⁵³ Эти плацдармы позволили наращивать силу удара по врагу. В конце дня понтонные батальоны приступили к наведению переправ через Неву для средних и тяжелых танков.⁵⁴

12 января 1943 г. одновременно с войсками Ленинградского фронта начали наступление войска Волховского фронта. Особенно напряженными были бои подразделений 2-й ударной армии за три наиболее укрепленных опорных пункта немецко-фашистских войск — д. Липки, Рабочий поселок № 8 и рошу «Круглая», где были сосредоточены самые отборные части противника, получившие приказ любой ценой удержать эти пункты. Ломая сопротивление врага, советские воины уверенно преодолевали все трудности и успешно продвигались вперед, проявляя и на этом участке фронта беспримерный героизм. Бессмертный подвиг совершил командир роты 533-го полка комсомолец старший лейтенант Я. И. Богдан, отличившийся в боях за д. Липки. При губительном огне противника, который буквально прижал к земле наши наступающие части, Я. И. Богдан пробрался вплотную к стрелявшему дзоту и закрыл своим телом его амбразуру. Комсомолец Я. И. Богдан погиб, в его гимнастерке нашли окровавленный комсомольский билет № 3756205, пробитый девятью пулями.⁵⁵ Боевая задача была выполнена — поднявшиеся вслед за своим командиром бойцы достигли своей цели.

Подвиг Я. И. Богдана не был единственным. Такой же героический поступок совершил 13 января на Ленинградском фронте красноармеец Д. С. Молодцов. Когда пулеметный огонь из вражеского дзота задержал наступающих советских воинов, Молодцов подполз к дзоту и забросал его гранатами. Однако вскоре огонь из дзота был возобновлен, и Молодцов, не имея больше гранат, рванулся к амбразуре и закрыл ее своим телом. Воодушевленные его подвигом бойцы ринулись вперед и успешно выполнили свою задачу. Смело и решительно действовал старшина 342-го полка И. А. Лапшов. В бою на левом берегу Невы он прикладом выбил окно большого блиндажа и кинул в него гранату. Выскочивших с поднятыми руками гитлеровцев Лапшов сдал подоспевшим солдатам, а сам с четырьмя бойцами стал пробиваться вперед. Увлечшись, группа Лапшова оторвалась от своих и оказалась отрезанной противником. Однако, действуя дерзко и стремительно, Лапшов со своими товарищами до подхода роты захватил деревню, много пленных, четыре орудия, склад боеприпасов.

Героические усилия воинов Ленинградского и Волховского фронтов привели к тому, что ударные группировки этих фронтов в первый же день боев прорвали основные оборонительные рубежи противника и создали условия для уничтожения гарнизонов вражеских узлов сопротивления и для дальнейшего успешного развития наступления.

На следующий день, 13 января, наступление продолжалось. Однако противник, введя в сражение оперативные резервы, усилил сопротивление и даже предпринял несколько ожесточенных контратак. Подвергшаяся контратаке 45-я гвардейская стрелковая дивизия 67-й армии отразила удар противника, а 268-я стрелковая дивизия под натиском противника была вынуждена отойти на 2—2.5 км. 86-я стрелковая дивизия захватила лес южнее Шлиссельбурга, а 136-я дивизия, наступавшая в направлении Рабочего поселка № 5, продвинулась на 3—4 км.

Наступавшие войска 2-й ударной армии, усиленные соединениями второго эшелона, 13 января смогли продвинуться лишь незначительно. Это объяснялось ожесточенным сопротивлением противника и сложными условиями местности и погоды. Авиация из-за низкой облачности действовать не могла, а глубокий снег и бурелом затрудняли продвижение войск и техники.

На Ленинградском фронте 14 января были введены в бой вторые эшелоны 67-й армии. Однако продвижение ударных группировок фронтов происходило крайне

медленно. Противник стремился остановить наше наступление и вернуть утраченные позиции.

В течение 15—17 января войска Ленинградского и Волховского фронтов, преодолевая упорное сопротивление и яростные контратаки противника, нанося ему большие потери, продолжали продвигаться вперед. Бои, развернувшиеся в эти дни, отличались большой ожесточенностью. Особенно упорными они были в Шлиссельбурге, куда 15 января ворвались части 86-й стрелковой дивизии 67-й армии. Гарнизон Шлиссельбурга имел приказ держаться до последнего солдата. Бои в городе велись за каждую улицу, каждый дом. Упорные бои велись у Рабочих поселков № 1 и 5. Ударные группировки фронтов, наращивая силу ударов, продолжали наступление, стремясь завершить прорыв. Гитлеровские войска пытались всеми средствами удержать эти пункты и сражались с ожесточением смертников. Они отбили несколько штурмов советских частей, но выдержать натиск наступавших не смогли.

18 января в 9 ч 30 мин на восточной окраине Рабочего поселка № 1 части 123-й стрелковой бригады Ленинградского фронта соединились с частями 372-й стрелковой дивизии Волховского фронта. В полдень в Рабочем поселке № 5 соединились части 136-й стрелковой дивизии и 61-й танковой бригады Ленинградского фронта с частями 18-й стрелковой дивизии Волховского фронта.⁵⁶ К концу дня произошли встречи и других соединений и частей Ленинградского и Волховского фронтов.

Встречи воинов были полны радости и ликования. «Находясь в это время в районе Рабочего поселка № 1, — вспоминал маршал Советского Союза Г. К. Жуков, — я увидел, с какой радостью бросились навстречу друг другу бойцы фронтов, прорвавших блокаду. Не обращая внимания на артиллерийский обстрел противника из района Синявинских высот, воины-ленинградцы и волховчане по-братски, с радостью обнимали друг друга. Это были воистину радостные исторические минуты».⁵⁷

В этот же день, 18 января, после упорных уличных боев был полностью очищен от вражеских войск г. Шлиссельбург. К концу дня южное побережье Ладожского озера было освобождено, и через создавшийся коридор шириной 8—11 км Ленинград получил сухопутную связь со страной.

В операции по прорыву блокады советские войска действовали умело и проявили величайшее мужество и отвагу. Успешное осуществление столь сложной операции свидетельствовало о возросшем военном искусстве командных кадров нашей армии и росте их оперативно-тактического мастерства, о высокой боеспособности, отличном моральном духе и героизме советских войск. В операции участвовали все виды и роды вооруженных сил, действовавшие в тесном боевом содружестве. Основную тяжесть боев вынесла на своих плечах пехота. Существенную помощь ей оказывали танковые соединения и части, наступавшие непосредственно в боевых порядках стрелковых частей. Их действия отличались высоким мастерством, смелостью и отвагой. Так, в бою у Рабочего поселка № 5 легкий танк (командир лейтенант Д. И. Оса-тюк, механик-водитель старшина И. М. Макаренцев) 61-й танковой бригады полковника В. В. Хрустицкого встретился с тремя тяжелыми танками противника. Одна вражеская машина была подбита, но две другие наседали на советский танк, стремясь его уничтожить. Поединок был неравным, но отважные танкисты не вышли из боя. Они стали маневрировать и завлекли вражеские танки под огонь замаскированного орудия. В результате один танк был подбит снарядом, а другой покинул поле боя.

Важную роль в создании условий для действий ударных группировок фронтов сыграли инженерные войска. Они обеспечили подготовку штурма укреплений противника, форсирование реки Невы, выполнили огромную работу по разграждению и закреплению занятых рубежей.

Исключительная роль при прорыве сильно укрепленных позиций врага принадлежала артиллерии. Артиллерия только 2-й ударной армии Волховского фронта с 12 по 18 января 1943 г. выпустила по врагу около 630 тыс. снарядов и мин. Действенную

помощь наступавшим войскам оказала артиллерия Краснознаменного Балтийского флота. За период операции по прорыву блокады Ленинграда она израсходовала более 29 тыс. снарядов калибра 100-406 мм.⁵⁸

Активно содействовала наступлению ударных группировок фронтов авиация. Она бомбардировала и штурмовала опорные пункты и артиллерийские позиции врага, его резервы и штабы, прикрывала свои войска от ударов с воздуха. Несмотря на неблагоприятные условия (частые снегопады и низкую облачность), летчики 13-й и 14-й воздушных армий за период операции произвели более 9 тыс. вылетов.⁵⁹ Советские летчики, сражаясь с врагом, так же как и воины других видов и родов вооруженных сил, проявляли исключительное мужество и отвагу. На третий день боев бессмертный подвиг совершили старший лейтенант И. С. Пантелеев и старший сержант П. С. Сологубов. Во время ударов по вражеским эшелонам в районе Синявина их самолет был подбит зенитным снарядом и загорелся. Пренебрегая возможностью спастись на парашюте, советские летчики, израсходовав все боеприпасы, предпочли направить горящий самолет в колонну немецких автомашин.

За проявленные героизм и отвагу при прорыве блокады Ленинграда около 19 тыс. бойцов и командиров Ленинградского и Волховского фронтов и Краснознаменного Балтийского флота были награждены орденами и медалями, 25 воинов удостоены звания Героя Советского Союза.⁶⁰ Среди них капитан А. Ф. Авдеев, старший лейтенант Г. А. Заика, капитан Н. А. Зеленов, сержант И. А. Лапшов, старшина И. М. Макаренков, красноармеец Д. С. Молодцов, лейтенант Д. И. Осатюк, младший сержант Т. Е. Пирогов, майор П. А. Покрышев, майор С. Н. Поляков, подполковник Н. И. Свитенко, генерал-майор Н. П. Симоняк. Командующие фронтами — генерал-полковник Л. А. Говоров и генерал армии К. А. Мерецков — были награждены орденами Суворова I степени, а заместитель командующего Волховским фронтом генерал-лейтенант И. И. Федюнинский и командующие ударными группировками фронтов генерал-майор М. П. Духанов и генерал-лейтенант В. З. Романовский — орденами Кутузова I степени.

Многие соединения и части за стойкость и мужество, проявленные их личным составом, были отмечены правительственными наградами. 136-я стрелковая дивизия (командир генерал-майор Н. П. Симоняк) и 327-я стрелковая дивизия (командир полковник Н. А. Поляков) были преобразованы в 63-ю и 64-ю гвардейские стрелковые дивизии, а 61-я танковая бригада (командир подполковник В. В. Хрустицкий) — в 30-ю гвардейскую танковую бригаду, 122-я танковая бригада (командир полковник Я. А. Давыдов) была награждена орденом Красного Знамени.

Прорыв блокады — событие исторического значения. Свершилось то, о чем мечтал каждый ленинградец, вынесший на своих плечах всю тяжесть блокадных дней. Произошло то, чего ждала вся советская страна, с огромным напряжением следившая за жизнью и борьбой осажденного Ленинграда.

Чувства и мысли ленинградцев ярко выразила писательница Ольга Берггольц в своем выступлении в ночь на 19 января. «Блокада прорвана! Мы давно ждали этого дня. Мы всегда верили, что он будет. Мы были уверены в этом в самые черные месяцы Ленинграда — в январе и феврале прошлого года. Наши погибшие в те дни родные и друзья, те, кого нет с нами в эти торжественные минуты, умирая, упрямо шептали: „Мы победим“. Они отдали свои жизни за честь, за жизнь, за победу Ленинграда. И мы сами, каменея от горя, не в силах даже облегчить свою душу слезами, хороня в мерзлой земле их без всяких почестей, в братских могилах, вместо прощального слова клялись им: „Блокада будет прорвана. Мы победим!“ Мы чернели и опухали от голода, валились от слабости с ног на истерзанных врагом улицах, и только вера в то, что день освобождения придет, поддерживала нас. И каждый из нас, глядя в лицо смерти, трудился во имя обороны, во имя жизни нашего города, и каждый знал, что день расплаты настанет, что наша армия прорвет мучительную блокаду».⁶¹

В ту историческую ночь Ленинград не спал. «Великая волна радости захлестнула

великий город..., — писал находившийся всю блокаду в Ленинграде поэт Н. Тихонов. — Всю ночь звонили телефоны, всю ночь собирались люди и плакали от радости, и говорили и не могли наговориться, потому что пришла радость и нельзя было молчать. Радио работало всю ночь, и его живой голос словно говорил со всеми жителями города, как с самыми близкими и дорогими. Незнакомые люди обнимались и поздравляли друг друга с чудесной вестью. Ленинград славил своих победителей. Мысли всех неслись к фронту, и сам город, сверкая морозными узорами своих великолепных зданий, вставал в новой красоте».⁶²

Фронтовикам — героям прорыва блокады Ленинграда шли письма с выражением благодарности и признательности. На конвертах надписи: «Артиллерийская часть. Бойцу, совершившему героический подвиг», «Ленинградский фронт. Лучшему танкисту», «Ленинградский фронт. Первому попавшемуся бойцу, командиру, политработнику», «Ленинградский фронт. Нашим защитникам в любую часть». В одном из писем ленинградка Александра Петровна Белокурова писала: «Земно кланяюсь тебе, любимый сынок или внучек. Сердечно благодарю тебя, мой родной боец, за все, что ты сделал для нас, ленинградцев. Крепко тебя обнимаю... Я, старушка, не могу передать тебе словами свою радость. Многие лета победоносной Красной Армии!»⁶³

В ответ на победу ленинградцы с огромным энтузиазмом брали на себя обязательство усилить помощь фронту.

Все советские люди горячо приветствовали победу под Ленинградом. Со всех концов нашей Родины в Ленинград направлялись делегации с письмами и подарками. Во всех газетах — центральных и местных — помещались обращения к трудящимся ленинградцам.

В приветствии ЦК Коммунистической партии и Президиума Верховного Совета Киргизии говорилось: «Вы поклялись отстоять детище Октября — Ленинград. Клятву свою Вы сдержали... Вы обессмертили себя, слово „ленинградец" стало символом борьбы за свободу. Ваш подвиг будет жить в веках и являться примером того, как надо любить и защищать свою Родину».⁶⁴

В знак одержанной победы многие предприятия и колхозы страны проводили «Неделю помощи Ленинграду».

Выдающаяся победа советских войск под Ленинградом и беспримерный героизм ленинградцев были высоко оценены за рубежом. А президент США Рузвельт даже прислал Ленинграду специальную грамоту, в которой говорилось: «От имени народа Соединенных Штатов Америки я вручаю эту грамоту Ленинграду в память о его доблестных воинах и его верных мужчинах, женщинах и детях, которые, будучи изолированными захватчиком от остальной части своего народа и несмотря на постоянные бомбардировки и несказанные страдания от холода, голода и болезней, успешно защищали свой любимый город в течение критического периода от 8 сентября 1941 года по 18 января 1943 года и символизировали этим неустрашимый дух народов Союза Советских Социалистических Республик и всех народов мира, сопротивляющихся силам агрессии».⁶⁵

Победа под Ленинградом имела важное военно-политическое значение. Гитлеровским войскам под Ленинградом был нанесен сокрушительный удар. В результате семидневных ожесточенных боев войска Ленинградского и Волховского фронтов разгромили до семи фашистских пехотных дивизий. Враг потерял убитыми свыше 13 тыс. солдат и офицеров. Наши войска уничтожили более 250 орудий и 300 минометов, разрушили около 800 укрепленных оборонительных сооружений и сбили не менее 100 вражеских самолетов. Они захватили большие трофеи — до 400 орудий и минометов, 500 пулеметов, до 60 тыс. снарядов и мин, 23 разных склада и большое количество других видов вооружения и снаряжения. Среди трофеев был экспериментальный образец нового немецкого тяжелого танка «тигр» под номером 1. В Москве танк был испытан на полигоне, и, когда фашисты применили «тигры» в массовом количестве на Курской дуге,

их появление не было неожиданностью.⁶⁶

Успех операции советских войск существенно подорвал престиж немецко-фашистской армии, развеял пропагандированный врагом миф о неприступности его укреплений под Ленинградом. Видимо, не случайно, несмотря на то что о прорыве блокады Ленинграда 18 января 1943 г. стало известно во всем мире, гитлеровское командование хранило по этому поводу гробовое молчание. Даже, наоборот, фашистские газеты, сообщая об атаках советских войск южнее Ладожского озера, продолжали публиковать победные релиции.⁶⁷

Это была одна из труднейших операций Советской армии. Как уже указывалось, особенности местности, наличие долговременных мощных укреплений противника, понимание им важности удерживаемых позиций делали операцию особенно сложной. Мало можно назвать боевых операций, которые готовились так тщательно и долго. Была осуществлена небывалая до этого концентрация боевой техники и людских резервов на сравнительно ограниченном пространстве. Все это в сочетании с умелыми действиями и беззаветным мужеством бойцов и командиров принесло успех.

Прорыв блокады Ленинграда в январе 1943 г. был первым в ходе Великой Отечественной войны прорывом сильно укрепленной обороны противника. Особенностью операции «Искра», по словам Г. К. Жукова, являлось то, что «под Ленинградом впервые в истории современных войн был осуществлен разгром противника, блокировавшего длительное время крупнейший город, ударом извне в сочетании с мощным ударом из осажденного района».⁶⁸

Поставленная задача была решена. Прорыв блокады стал переломным моментом в битве за Ленинград. Отныне инициатива ведения боевых действий под Ленинградом перешла всецело к советским войскам. Поражение немецких войск в январе 1943 г. окончательно похоронило планы гитлеровцев варварски разделаться с Ленинградом. Победа под Ленинградом, тесно связанная с остальными операциями наших войск на других участках советско-германского фронта, в значительной степени предопределила окончательный разгром вражеских войск на Северо-Западе.

В результате прорыва вражеской блокады улучшилась оперативно-стратегическая обстановка для советских войск под Ленинградом. Восстановление сухопутных коммуникаций, непрерывное пополнение людскими резервами и боевой техникой войск Ленинградского фронта и Балтийского флота значительно повысили их боеспособность. Создались условия для тесного взаимодействия Ленинградского и Волховского фронтов.

Хотя Ленинград все еще находился в осаде и враг стоял у его ворот, продолжая подвергать город артиллерийским обстрелам, прорыв блокады оказал существенное влияние на жизнь и борьбу трудящихся города-героя. Главные расчеты гитлеровского командования — задушить город тисками блокады — были окончательно сорваны. Снабжение города и его защитников продовольствием, вооружением и боеприпасами уже не зависело теперь исключительно от водной и ледовой коммуникации по Ладоге. Для связи со страной Ленинград получил сухопутные коммуникации, которые были проложены на отвоеванной вдоль южного берега Ладожского озера узкой полоске земли. Это дало возможность городу залечивать тяжелые раны, нанесенные ему врагом, а его защитникам накапливать силы для окончательного разгрома немецко-фашистских захватчиков и полного освобождения Ленинграда от блокады.

1. *Павлов Д. В.* Ленинград в блокаде. М., 1969 с. 180.
2. *Дзенискевич А. Р., Ковальчук В. М., Соболев Г. Л., Цамутали А. И., Шишкин В. А.* Непокоренный Ленинград. Л., 1974, с 257-260.
3. История Великой Отечественной войны Советского Союза. 1941—1945. М., 1963, т. 2, с. 472.
4. «Совершенно секретно! Только для командования!» : Стратегия фашистской Германии в войне против СССР: Документы и материалы/Сост. В. И. Дашичев. М., 1967, с. 390.
5. *Kriegstagebuch des Oberkommandos der Wehrmacht.* Frankfurt am Main, 1963, Bd. II, Erster Halband, S. 77
6. *Маништейн Э.* Утерянные победы. М., 1957, с. 265, 266. Пер.с нем. яз.
7. Там же, с. 266, 267.
8. Правда, 1942, 19 июня.
9. *Ковальчук В. М.* Ленинград и Большая земля. Л., 1975, с. 198, 200.
10. Там же, с. 226, 228.
11. Там же, с. 219, 221, 225.
12. Там же, с. 234, 236.
13. Там же, с. 285, 286.
14. Там же, с. 316.
15. Военно-исторический журнал, 1977. № 2, с. 50.
16. *Дзенискевич А. Р., Ковальчук В. М., Соболев Г. А., Цамутали А. В., Шишкин В. А.* Непокоренный Ленинград, с. 137 138; *Барбашин И. П., Кузнецов А. И., Морозов В. П., Харитонов А. Д., Яковлев Б. Н.* Битва за Ленинград. 1941—1944. М., 1964, с. 74.
17. 26 сентября 1941 г. директивой Ставки Верховного Главнокомандования 54-я армия была включена в состав Ленинградского фронта.
18. *Барбашин И. П., Кузнецов А. И., Морозов В. П., Харитонов А. Д., Яковлев Б. Н.* Битва за Ленинград. 1941—1944, с. 103, 104.
19. Сборник материалов по составу, группировке и перегруппировке сухопутных войск фашистской Германии и войск бывших ее сателлитов на советско-германском фронте за период 1941— 1945 гг. М., 1956, вып. 3, с. 8, 10.
20. *Жеребое Д. К.* Ничто не могло остановить. — В кн.: Операция «Искра» : Воспоминания, очерки, стихи, отрывки из дневников, документы, посвященные прорыву блокады Ленинграда. Л., 1973, с. 333-334.
21. История Великой Отечественной войны Советского Союза. 1941—1945. М., 1964, т. 3, с. 126.
22. *Мерецков К. А.* На службе народу. М., 1968, с. 299.

23. *Егоров Л. Я.* Памятные встречи. — В кн.: Операция «Искра», с. 219.
24. Оборона Ленинграда. 1941—1944: Воспоминания и дневники участников. Л., 1968, с. 120.
25. *Барбашин И. П., Кузнецов А. И., Морозов В. П., Харитонов А. Д., Яковлев Б. Н.* Битва за Ленинград. 1941—1944, с. 235.
26. Там же, с. 236.
27. Там же, с. 237.
28. История второй мировой войны. 1939—1945. М., 1976, т. 6, с. 120.
29. Там же.
30. Там же.
31. *Сагоян А. А.* Морская артиллерия в битве за Ленинград. — В кн.: Краснознаменный Балтийский флот в битве за Ленинград. 1941—1944 гг. М., 1973. с. 296.
32. История второй мировой войны т. 6, с. 120.
33. *Фролов М. И.* Артиллеристы в боях за город Ленина. 1941—1944 : Исторический очерк. Л., 1978, с. 162.
34. Там же.
35. *Барбашин И. П., Кузнецов А. И., Морозов В. П., Харитонов А. Д., Яковлев Б. Я.* Битва за Ленинград. 1941—1944, с. 241, 242.
36. Там же, с. 242, 243.
37. Там же, с. 244.
38. ЦАМО, ф. 217, оп. 1265, д. 773, л. 76.
39. Там же, л. 75.
40. *Ярхунов В. М.* Через Неву: (67-я армия в боях по прорыву блокады Ленинграда). М., 1960, с. 37.
41. *Тризна И. И.* Партийно-политическая работа на Ленинградском фронте в период подготовки и проведения операции по прорыву блокады.— В кн.: Партийно-политическая работа в период битвы за Ленинград (1941—1944 гг.). Л., 1969, с. 7; *Зубаков В. Е.* Героический Ленинград. М., 1972, с. 116.
42. История второй мировой войны..., т. 6, с. 120; На защите Невской твердыни. Л., 1966, с. 427.
43. История Великой Отечественной войны Советского Союза...,т. 3, с. 130.
44. *Мерецков К. А.* Неколебимо, как Россия. М., 1965, с. 87.
45. ЦАМО, ф. 424, оп. 10246, д. 92, л. 4.
46. *Жуков Г. К.* В борьбе за город Ленина. — В кн.: Операция «Искра»..., с. 33.

47. *Ярхунов В. М.* Через Неву..., с. 50, 51.
48. *Барбашин И. П., Кузнецов А. И., Морозов В. П., Харитонов А. Д., Яковлев В. Я.* Битва за Ленинград. 1941—1944, с. 252.
49. Там же, с. 253.
50. Очерки истории Ленинграда. Л., 1967, т. V, с. 366,
51. Там же.
52. *Буров А. и Перепелов Л.* Ленинградская авиация. Л., 1947, с. 146.
53. *Духанов М.* В сердце и памяти. М.; Л., 1965, с. 244.
54. ЦАМО, ф. 217, оп. 1265, д. 773, л. 77.
55. *Караев Г. Н., Яблочкин Ю. И., Воробьев Т. И.* По местам боевой славы. Л., 1963, с. 341—342.
56. История Великой Отечественной войны Советского Союза т. 3, с. 135, 136.
57. *Жуков Г. К.* В борьбе за город Ленина, с. 35.
58. *Барбашин И. П., Кузнецов А. И., Морозов В. П., Харитонов А. Д., Яковлев Б. Н.* Битва за Ленинград. 1941—1944, с. 273; Краснознаменный Балтийский флот в битве за Ленинград. 1941—1944 гг., с. 297.
59. История второй мировой войны..., т. 6, с. 123.
60. История Великой Отечественной войны Советского Союза..., т. 3, с. 140.
61. *Берггольц Ольга.* Здравствуй, Большая земля! — В кн.: Девятьсот дней: Литературно-художественный сборник, посвященный обороне Ленинграда в годы Великой Отечественной войны. Л 1962, с. 442.
62. *Тихонов Н.* Восемнадцатое января... — В кн.: Операция «Искра»..., с. 558—559.
63. Операция «Искра»..., с. 577.
64. *Сирота Ф. И.* Ленинград — город-герой. Л., 1960, с. 157.
65. Ленинград дважды орденоносный. Л., 1945, с. 40.
66. Важнейшие операции Великой Отечественной войны. 1941— 1945 гг. М., 1956, с. 166; *Романовский В. З.* Действует 2-я ударная.— В кн.: Пароль—«Победа»:Воспоминания участников битвы за Ленинград. Л., 1969, с. 298, 299.
67. *Талант В. Я.* По страницам зарубежной печати. — В кн.: Операция «Искра»..., с. 582—584.
68. *Жуков Г. К.* В борьбе за город Ленина, с.36

СТРОИТЕЛЬСТВО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЛИНИИ ШЛИССЕЛЬБУРГ — ПОЛЯНЫ

18 января 1943 г., 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.¹ Проходить она должна была от ст. Шлиссельбург на Ириновской железнодорожной линии до платформы Поляны, расположенной на 71-м км 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 железнодорожной переправы широкой колеи и ледовой переправы узкой колеи через Ладожское озеро, а железнодорожные войска, спецформирования и местное население, запятые на строительстве этих переправ, а также все материалы и оборудование, выделенные для их строительства, использовать для сооружения новой линии Шлиссельбург—Поляны.

Строительство новой линии разрешалось вести по облегченным техническим условиям, а переход через Неву для выхода на ст. Шлиссельбург намечалось осуществить по свайно-ледовой переправе. Строительные работы для открытия временного движения должны были быть проведены в двадцатидневный срок и закончены 8 февраля 1943 г. Стройка получила название «Строительство № 400». Возглавил его начальник УВВР-2 И. Г. Зубков.

Во исполнение постановления ГКО решение о строительстве новой железной дороги 19 января принял Военный совет Ленинградского фронта.² В нем, в частности, было сказано о том, чтобы трассу железнодорожной линии проложить по ранее существовавшей насыпи узкой колеи, а начальнику УВВР-2 И. Г. Зубкову приказывалось приступить к изысканию ледовых переходов и к исходу 24 января представить проект и схемы мостов на утверждение Военного совета фронта.

Через два дня, 21 января, Военный совет установил новый, более короткий срок

окончания работ по сооружению железнодорожной линии. В директиве, направленной И. Г. 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 развертывания социалистического соревнования и обеспечения высокой производительности труда с тем, чтобы добиться досрочного окончания строительства, желательно не позже 2—3 февраля с. г.». ³

Сооружение моста через Неву и прокладка первых 10 км 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 железной дороги было возложено на 11-ю отдельную железнодорожную бригаду под командованием полковника Г. П. Дебольского и спецформирования НКПС — ГВОТ-1 П. А. Трубицына. ⁴

Первыми приступили к работе две команды минеров от 9-й и 11-й железнодорожных бригад, которые были сосредоточены в районе южного берега Ладожского озера еще до 12 января, т. е. до начала наступления наших войск. За короткий срок в полосе строительства было обнаружено 1338 советских мин, 393 немецких мины, 7 неразорвавшихся авиабомб и 52 артиллерийских снаряда. ⁵

19 января к месту сооружения Шлиссельбургской магистрали были передислоцированы части 9-й и 11-й железнодорожных бригад. ⁶

Прежде чем начать прокладку трассы, были проведены большие подготовительные работы. Кроме разминирования они состояли из технической разведки и разбивки трассы, включая ее расчистку; постройки, восстановления и приспособления временных зданий и сооружений для производственных и жилищно-бытовых нужд; строительства стройдворов, материальных баз и подъездных путей; заготовки лесоматериалов и верхнего строения пути и др. На эти работы было затрачено 22 378 человеко-дней. ⁷

Непосредственные работы по строительству железнодорожной линии начались 22 января одновременно с запада и востока. ⁸ В первую очередь выполнялись такие работы, которые обеспечивали бы сквозной пропуск поездов с тем, чтобы во вторую очередь, не прерывая движения поездов, производить работы по достройке линии и доведению ее до максимальной пропускной способности.

Сразу же после прорыва блокады Ленинграда начались работы и на правом берегу Невы по восстановлению разрушенных 6-километрового перегона Дунай—Шлиссельбург и ст. Шлиссельбург. Эти работы были выполнены в рекордно короткий срок личным

составом военно-восстановительного поезда № 6. 120 рабочих поезда, из которых 80% составляли женщины, 22 января восстановили перегон Дунай—Шлиссельбург и 25 января — ст. Шлиссельбург. Это дало возможность направлять к Неве поезда со строительными материалами.⁹

После восстановления ст. Шлиссельбург начались работы по ее развитию. 29 января 1943 г. Военный совет Ленинградского фронта постановил произвести на станции следующие работы. К 3 февраля — восстановить линию связи на перегоне Дунай—Шлиссельбург и оборудовать перегон диспетчерской и жезловой связью; построить рельсовую петлю для поворота паровозов; оборудовать временное водоснабжение; к 8 февраля — удлинить два приемно-отправочных пути (4-й и 5-й) до полезной длины 520 м; к 15 февраля — уложить два новых приемо-отправочных пути такой же длины.¹⁰

Строительство железнодорожной линии Шлиссельбург—Поляны протяженностью 33 км, которую железнодорожники Октябрьской дороги в своих документах называют Шлиссельбургской магистралью, Шлиссельбургской трассой или «коридором смерти», было делом чрезвычайно сложным и трудным.

Местность, по которой прокладывалась трасса — бывшие Синявинские торфоразработки, — была очень неудобной для строительства железной дороги. Она была пересеченной, болотистой, на ней отсутствовали дороги, нужные для подвоза необходимых материалов. Каждый метр земли был начинен минами, неразорвавшимися боеприпасами, всевозможными сюрпризами и ловушками. Трудности усугублялись еще и исключительно тяжелыми условиями зимы — сильными морозами и буранами.

Вот как вспоминает о работе по прокладке трассы командир 57-го железнодорожного батальона майор Яценко. «Грунта поблизости не было. Стали прокладывать дорогу от карьера к 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».¹¹ Кроме того, ввиду близкого расположения противника (5—6 км) строителям пришлось работать под его артиллерийским и даже минометным огнем, который не только мешал строить новое, но и разрушал уже построенное. «Почти вся трасса от начала и до конца просматривалась вражескими наблюдателями, — вспоминает генерал-лейтенант Я. М. Майоров, бывший во время строительства начальником политотдела 9-й железнодорожной бригады. — С Синявинских высот фашисты методично и довольно

точно обстреливали из дальнбойных орудий каждый ее километр. По несколько раз в сутки над растянувшимися по болоту путевыми колоннами появлялись вражеские самолеты. Но ни снаряды, ни бомбы не могли остановить героическую работу воинов-железнодорожников. Не было среди нас людей растерянных, унылых, равнодушных». ¹²

Среди воинов-железнодорожников, возводивших новую магистраль, царил небывалый подъем. Воодушевленные успехами Красной Армии, они работали с большим энтузиазмом. Строители понимали, что за их работой с нетерпением и надеждой следят ленинградцы, следит вся страна.

Как всегда, в соревновании впереди были коммунисты и комсомольцы, увлекавшие своим примером остальных. На обеспечение высоких темпов строительства была направлена широко развернутая партийно-политическая работа. Для выполнения боевых задач применялись различные формы агитации и пропаганды. Широко использовалась наглядная агитация — вывешивались портреты передовиков, выпускались бюллетени стройучастков, боевые листки. Политработники, партийные и комсомольские организации, проводя воспитательную работу, добивались понимания каждым бойцом важности выполняемой работы. Показателем действенности всей партийно-политической работы был рост численности парторганизаций. С 19 января по март 1943 г. в 9-й и 11-й железнодорожных бригадах было принято в партию 577 человек. ¹³

В результате самоотверженного труда строителей к 5 февраля от Шлиссельбурга до Полян был уложен главный путь, имевший по одному разъездному пути на 23-м и 33-м км. С 3-го по 20-й км (считая от оси ст. Шлиссельбург) трасса шла по бывшему узкоколейному пути Синявинских торфоразработок, через бывшие Рабочие поселки № 3, 2, 1 и 4; с 20-го по 27-й км — по пересеченной местности и с 27-го км до ст. Поляны — по ранее построенному пути. ¹⁴

Стремясь как можно быстрее обеспечить Ленинград прямой железнодорожной связью со страной, строители соорудили трассу по весьма облегченным техническим условиям, с большими отступлениями от обычных технических требований.

На большей части новой трассы отсутствовали два основных элемента нормального рельсового пути — земляное полотно и балластная призма, на которую обычно укладываются рельсы. «Для экономии времени, — писал начальник службы пути Октябрьской железной дороги в годы войны А. С. Кананин, — 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». ¹⁵

Кроме того, на построенной дороге, за исключением участка 27—33-го км, шпалы были уложены с отступлением от технических требований (не по шнуру, неравномерно, не перпендикулярно к оси пути), подбиты снегом, и после прохода первого поезда путь дал большие просадки и перекосы.¹⁶

Рельсы были уложены разных типов, в том числе и легкие. Например, со стороны Шлиссельбурга были уложены рельсы легкого типа, снятые с узкой колеи. Более тяжелых рельсов на месте не оказалось. Привезти их автотранспортом было нельзя из-за отсутствия вдоль трассы автодорог, подать со стороны Шлиссельбурга поездами тоже не представлялось возможным из-за неготовности переправы через Неву.¹⁷ Позднее легкие рельсы были заменены тяжелыми.

К середине февраля на вновь построенной Шлиссельбургской магистрали действовали четыре разъезда (станции). Около дубовой рощицы на окраине Шлиссельбурга, в 4 км от ст. Шлиссельбург, находился разъезд Левобережный, на 11-м км — разъезд Липки. Разъезд на 23-м км от того, что он располагался между реками Назией и Черной, назывался «Междуречье». И на 33-м км, где построенная трасса выходила на линию Ленинград—Волховстрой, находился разъезд Поляны. Разъезды имели 2—3 пути и землянки для дежурного по станции и стрелочников.¹⁸

К 5 февраля 1943 г., когда закончилась укладка путей, были построены мосты через пересекавшиеся Шлиссельбургской магистралью реки Назия и Черная и малые искусственные сооружения на осушительных каналах и канавах торфоразработок.¹⁹

Мосты также были возведены с отступлениями от обычных технических требований. «Все искусственные сооружения, — писал А. С. Кананин, — были, по существу говоря, временными. Как правило, применялась простейшая конструкция мостов, состоявшая из так называемых шпальных клеток».²⁰

И тем не менее за две недели была выполнена работа исключительной важности — железнодорожный путь от Шлиссельбурга до Полян был готов.

Одновременно с укладкой верхнего строения пути начались работы по строительству мостового перехода через Неву, сооружение которого было очень сложным делом. Как указывалось, постановлением ГКО было определено строить временный мост свайно-ледовой конструкции, который представлял бы собой низководную, без судоходных отверстий эстакаду, рассчитанную на эксплуатацию только в зимнее время.²¹ До наступления весеннего ледохода эстакаду предполагалось разобрать и взамен нее построить постоянный мост.

К подготовительным работам по сооружению моста приступили 19 января 1943 г. В течение нескольких дней велись изыскательские работы, составлялся проект перехода,

подвозились строители, техника и материалы. Лес в большинстве заготавливался вблизи строительства и подвозился всеми видами транспорта, а отдельные бревна доставлялись «на себе» и волоком.

Особенно тщательно выбиралось место для свайно-ледового перехода, который в конце концов было решено строить у начала Староладожского канала, где ширина Невы равнялась 1050 м, а наибольшая глубина — 6,5 м.

Это место было наиболее удачным, так как на обоих берегах имелись железнодорожные подходы — железнодорожная ветка нормальной колеи, примыкавшая к ст. Шлиссельбург, на правом берегу и насыпь узкоколейной ветки на левом берегу.

Непосредственные работы по строительству перехода начались 21 января. Они велись круглосуточно по всей его длине. Для того чтобы обеспечить скорейшую укладку пролетных строений, в первую очередь забивались ряды коренных свай, затем забивались подкосные сваи и одновременно шли работы по верхнему строению эстакады.²³

На свайных работах было занято 16 копров. Труд копровщиков да и всех строителей проходил в невероятно тяжелых 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, бомбежки, от которых, как и от ветра, укрыться негде».²⁴

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

В результате 2644 сваи были забиты в течение 9 дней (в среднем в сутки забивали 294 сваи). Полностью свайная переправа была закончена 2 февраля, ее построили за 12 сут, сооружая в среднем 108 погонных метров готовой эстакады в сутки.²⁶

Полная длина мостового перехода составила 1300 погонных метров. Свайные опоры речной части перехода состояли из четырех свай, связанных между собой только льдом и верхним строением. Величина пролетов, равнялась 1,9 м. Правобережная часть состояла из шпальных клеток, перекрытых парными прогонами; левобережная часть была рамной конструкции. Вследствие 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 насыпи узкоколейной ветки на левом берегу и

железнодорожного пути, шедшего параллельно реке, на правом берегу.²⁷ Генерал-лейтенант Я. М. Майоров, бывший в 1943 г. 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 увеличивало длину мостового перехода до 1300 метров, но зато делало его более прочным. Выгнутой стороной мост был обращен к Ладоге, навстречу течению».²⁸

2 февраля 1943 г., когда было закончено сооружение свайно-ледовой переправы, стало памятным днем в истории строительства и истории осажденного Ленинграда. В 6 ч вечера, когда над рекой уже сгущались зимние сумерки, по эстакаде двигался первый поезд. Он вез укладочные материалы со ст. Шлиссельбург.²⁹ Поезд вел машинист Михайлов, производивший до этого обкатку пути, проложенного по свайно-ледовой эстакаде, строившейся через Ладожское озеро. Поезд двигался медленней пешехода. «Мост потрескивал, — записал через две недели в свой дневник со слов очевидцев 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 колесами путь? Если произойдет перекося пути, вагоны сойдут с рельсов и рухнут на лед Невы.

Михайлов слышал «ура!», когда хвост его состава сполз с моста на левый берег».³⁰

Свайная переправа выдержала испытание, и с 4 февраля по ней стали пропускать воинские эшелоны с разъезда Левобережный на различные станции правого берега Невы.³¹

Вечером 6 февраля начальник строительства № 400 И. Г. Зубков сообщил Военному совету Ленинградского фронта и народному комиссару путей сообщения А. В. Хрулеву о том, что в этот день в 4 ч 15 мин из Жихарева на ст. Шлиссельбург прибыл первый сквозной поезд с лесом, а в 16 ч из Волховстроя в Ленинград — поезд с продовольствием.³²

Сразу же после начала строительства Шлиссельбургской магистрали среди паровозных бригад депо Волховстрой развернулось социалистическое соревнование за право вести поезд с Большой земли в осажденный Ленинград. «Кто возьмет верх в соревновании, — вспоминал ответственный секретарь армейской газеты Е. Р. Романов, — не знали до последнего часа: среди его участников не было отстающих. Решить могли „лишний" килограмм сбереженного в поездках угля, „лишняя" тонна доставленного груза. Однако учитывались не только эти показатели. Большое значение

еще имели и другие. Это, я бы сказал, солдатские качества паровозных бригад, их способность преодолеть любые трудности, не страшиться никаких опасностей. Мне довелось говорить со многими из тех, кто боролся за право встать у реверса паровоза, который поведет в Ленинград первый поезд. Бригады хорошо знали, что их ждет на 33 километрах этого огненного маршрута, что этот рейс со сквозным поездом может стать для бригады последним, и все равно мечтали о праве вести паровоз как о высшей награде».³³

Одновременно среди ленинградских паровозников по предложению старшего машиниста депо Ленинград—Сортировочный—Московский П. А. Федорова развернулось соревнование за право вести первый поезд из Ленинграда на Большую землю. Бригада П. А. Федорова обязалась экономить не менее 12% топлива, водить на высоких скоростях тяжеловесные составы городу и фронту.³⁴

Почетное право совершить первый рейс в Ленинград завоевала бригада И. П. Пироженко. Право вести первый поезд из Ленинграда получила бригада машиниста П. А. Федорова.

Поезд в Ленинград вела бригада паровоза Э^у-708-64 в составе старшего машиниста И. П. Пироженко, помощника машиниста В. С. Дятлева и кочегара И. А. Антонова. В поезде находилась и вторая паровозная бригада в составе старшего машиниста М. К. Кузнецова, помощника машиниста И. В. Харина, кочегара Ф. А. Клыкова. Кроме того, в поезде следовали главный кондуктор Ф. И. Кудряшов, машинист-инструктор М. И. Быстрое, вагонный мастер Ф. А. Богданов, начальник политотдела Волховстроевского отделения Северной железной дороги К. Пташкин, секретарь партбюро паровозного депо С. Г. Титов и др. На разъезде Междуречье в поезд сел уполномоченный Наркомата путей сообщения по Волховстроевскому железнодорожному узлу, заместитель начальника Северной железной дороги старый питерский машинист В. М. Виролайнен.³⁵

Поезд, открывший прямое сообщение между Ленинградом и страной, согласно записи в маршрутном листе (маршруте), отправился со станции Волховстрой в 17 ч 43 мин 5 февраля 1943 г. И хотя в пути поезд был обстрелян противником и был вынужден остановиться для отогрева замерзшего рукава, соединявшего бак с цистерной с водой, 6 февраля в 16 ч он прибыл на ст. Новую Деревню. И 7 февраля ленинградцы встречали первый поезд с Большой земли—на Финляндском вокзале, куда, согласно записи в том же маршрутном листе, он подошел к 12 ч 10 мин.³⁶

Вот как 8 февраля 1943 г. 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. Портреты вождей, знамена, красные флаги, лозунги. Через всю ширину платформы протянуто полотнище, на нем слова приветия доблестным воинам Ленинградского и Волховского фронтов, прорвавших блокаду. Делегации всех районов города, его фабрик и заводов пришли встретить и отправить первые поезда. На перроне руководители ленинградских советских и партийных организаций, представители военного командования.

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

Председатель исполкома Ленинградского городского Совета депутатов трудящихся т. Попков, секретарь Ленинградского городского комитета ВКП(б) т. Капустин, начальник Октябрьской железной дороги т. Саламбеков, начальник политотдела дороги т. Лабут направляются к паровозу. Из паровозной будки выходит машинист т. Пироженко, приведший в Ленинград первый состав. Вместе с ним начальник политотдела Волховстроевского отделения т. Пташкин. Тов. Попков принимает рапорт». ³⁷

Затем состоялся митинг, посвященный встрече первого поезда с Большой земли и отправлению первого поезда из Ленинграда. Его открыл П. С. Попков. Первое слово было предоставлено представителю паровозной бригады, доставившей первый состав в Ленинград, С. Г. Титову. Затем выступил начальник Октябрьской железной дороги Б. К. Саламбеков. Выступивший на митинге Я. Ф. Капустин сказал: «Сегодня устанавливается прямое и регулярное железнодорожное сообщение Ленинграда со страной. Это значит, что день за днем будет расти помощь страны своему славному боевому городу. Это значит, что день за днем с ленинградских вокзалов будут отправляться на различные фронты отечественной войны наши поезда, в которых ленинградские трудящиеся будут посылать продукцию своего фронтового труда. Железнодорожники в кратчайший срок с честью выполнили задачу восстановления прямого сообщения Ленинграда со страной. Они должны обеспечить точную и бесперебойную работу. Сегодня мы принимаем первый поезд из страны и даем отправление первому поезду в глубь страны. Пожелаем ему счастливого пути. Пусть он идет по просторам нашей любимой Родины, ленинградский поезд — живое свидетельство нашей победы, нашей стойкости, нашей силы и преданности великой советской стране». ³⁸

На митинге было принято обращение к воинам Ленинградского и Волховского фронтов, в котором ленинградцы обещали, не щадя сил, помогать им в борьбе с

ненавистным врагом.

Затем старшему машинисту паровоза Э^м 721-83 П. А. Федорову была вручена путевка и с Финляндского вокзала отправился первый поезд на Большую землю. В состав поездных бригад поезда входили старший машинист П. А. Федоров, машинисты А. А. Петров и И. А. Волков, помощники машиниста Н. С. Серяков, А. А. Дубровский и А. Ф. Путренко, кочегары А. И. Цыганков, С. И. Константинов и П. И. Ошев, главные кондукторы Ф. О. Дыдышко и И. С. Гришин, старшие кондукторы М. Ф. Иванов и Л. Г. Иванова, вагонные мастера В. С. Пылин и А. В. Рыжов. Политруком поезда был В. Т. Акимов.³⁹

Таким образом, Шлиссельбургская магистраль, построенная в сроки, казавшиеся немыслимыми даже в условиях войны, вступила в строй. Руководство работами строительства обеспечили начальник строительства № 400 И. Г. Зубков, главный инженер Д. М. Реховский, заместитель начальника строительства по политической части П. С. Алексеев, начальник штаба строительства М. И. Голубев, начальник работ западного направления В. Е. Матишев, начальник работ восточного направления Г. П. Дебольский.⁴⁰

Военный совет Ленинградского фронта в связи с окончанием сооружения железнодорожной линии и свайной переправы через Неву поздравил всех строителей этой уникальной стройки. «Постройкой новой железнодорожной линии и моста через Неву, — говорилось в обращении Военного совета, — восстановлена прямая железнодорожная связь Ленинграда со страной.

Отмечая четкую, самоотверженную работу красноармейцев железнодорожных войск, командиров и всего коллектива строителей железнодорожной линии Жихарево — Шлиссельбург и моста через реку Неву, Военный совет фронта объявляет благодарность всему личному составу 9-й и 11-й железнодорожных бригад с приданными частями, спецформирований НКПС и населению, привлеченному к строительству».⁴¹ 268 рабочих, техников и инженеров строительства были награждены орденами и медалями Советского Союза.⁴²

К началу эксплуатации Шлиссельбургской магистрали на станциях Шлиссельбург и Междуречье было оборудовано временное водоснабжение паровозов. На ст. Шлиссельбург сначала восстановили заводское водоснабжение, а к 25 февраля 1943 г. — ранее существовавшее постоянное железнодорожное. На ст. Междуречье временное водоснабжение состояло из пульзометра (насоса объемного типа), установленного на мосту через р. Назию. Позже для постоянного водоснабжения на этой станции были построены легкая плотина на р. Назии, каркасное насосное здание и разводящая сеть.

Гидроколонка была вынесена на станционные пути. Пульзометр на мосту оставили как запасной пункт водоснабжения.⁴³

Работы по водоснабжению выполняла колонна водоснабжения ГОРЕМ-3 под руководством начальника колонны инженера В. Н. Ильенко и мастера ВОДРЕМ № 1 А. Н. Сабельникова.⁴⁴

На Шлиссельбургской магистрали была построена новая линия связи. От ст. Дунай до ст. Междуречье связь прокладывал специализированный поезд для ремонта и восстановления линий связи № 213 (Связьрем-213 — начальник Еременко), от ст. Междуречье до ст. Поляны — Связьрем-1 (начальник А. Б. Шаталов).⁴⁵

От ст. Шлиссельбург до ст. Поляны на столбах было подвешено 5 проводов (2 диспетчерских, 2 постанционных и 1 межстанционный). Переход проводов через Неву осуществлялся по временному мосту (свайно-ледовой эстакаде). Провода были подвешены на опорах, укрепленных к сваям. С середины эстакады, поскольку к левому берегу Невы она повышалась надо льдом, провода располагались ниже верхнего настила, что затрудняло наблюдение за ними и проведение восстановительных работ после артобстрелов противника.⁴⁶

Всего к началу действия Шлиссельбургской магистрали от ст. Шлиссельбург до ст. Поляны удалось установить 33 км столбовой связи и подвесить 222,5 км проводов. Были проведены также работы по налаживанию связи по линии Поляны—Волховстрой, оборудовано 5 отдельных пунктов диспетчерской, постанционной и межстанционной связи и установлено 8 семафоров временного типа.⁴⁷

Сразу же после открытия движения и сдачи железной дороги Шлиссельбург—Поляны во временную эксплуатацию началось строительство нового более капитального высоководного железнодорожного моста через Неву.⁴⁸ Это было связано с тем, что только что выстроенный низководный мост свайно-ледовой конструкции, не рассчитанный даже на пропуск льда, являлся временным сооружением и к весеннему ледоходу должен был быть разобран.

Строительство нового, постоянного моста происходило согласно приказу народного комиссара путей сообщения А. В. Хрулева от 5 февраля 1943 г.⁴⁹ и постановлению Военного совета Ленинградского фронта от 13 февраля 1943 г.⁵⁰ Мост было приказано строить на деревянно-свайных опорах с металлическими пролетными строениями для пропуска поездов с паровозами серии «Э». Для пропуска судов мост должен был иметь один выводной пролет с отверстием 23 м. Сооружение моста возлагалось на УВВР-2 (начальник И. Г. Зубков), срок окончания работ устанавливался 15 апреля 1943 г. Строительство получило номер 400-а.

Изыскатели инженеры В. А. Провоторов и Г. Л. Тыдман, техники Д. П. Парфенов и Свешников под руководством инженера А. А. Померанцева, приступившие к работе первыми, выбрали место для моста в 500 м ниже по течению от свайной эстакады.⁵¹

Проектирование моста вел мостовой отдел УВВР-2, возглавляемый Д. М. Реховским. Непосредственно над проектом работали инженеры В. А. Чежин и Д. И. Васильев. В связи с тем что в месте строительства Нева имела глубину до 7 м, большую скорость течения, а весной происходил сильный напор льда из Ладожского озера, проектировщики отказались от вариантов опор (свайных либо ряжевых), рекомендованных типовыми проектами. Как вспоминает начальник ГОРЕМа № 10-бис П. И. Богомоллов, внимание проектировщиков «привлек проект, по которому был построен мост через Волхов. . . Его автор — академик Г. П. Передерий. Отсюда и заимствовали идею сооружения опор на сваях с устройством вокруг них ограждения в виде сплошной свайной стенки с засыпкой камнем. Такое ограждение не только увеличивало жесткость свай в подводной части, но и служило защитой их ото льда в весенний паводок. Принятая конструкция опор позволила значительно снизить расход лесоматериалов, шире применить механизацию и сократить по сравнению с другими вариантами сроки сооружения опор».⁵²

Сооружение моста требовало проведения больших земляных работ объемом до 20 тыс. кубических метров. Это было связано с необходимостью прорыть на левом берегу выемку глубиной до 7 м, а на правом берегу возвести насыпь высотой до 8 м.⁵³

В проекте моста, одобренном Наркоматом путей сообщения, было предусмотрено устройство пяти пролетов шириной около 20 м, через которые могли проходить все коммерческие грузовые и малые пассажирские суда. Для пропуска больших пассажирских судов и военных кораблей с высокими мачтами предусматривался один разводной пролет отводной системы.⁵⁴

К строительству моста были привлечены 9-я и 11-я отдельные железнодорожные бригады, спецформирования УВВР-2 и до тысячи человек местного населения. Работы велись одновременно с обоих берегов Невы. С правого берега строительством моста занимались подразделения 9-й бригады, с левого — 11-й бригады.⁵⁵

С середины февраля в окрестных лесах застучали топоры, зазвенели пилы. Строители решали еще одну жизненно важную задачу — обеспечивали заготовку лесоматериалов, необходимых для сооружения моста. На лесных участках в радиусе около 10 км от района работ, утопая по пояс в снегу, они валили деревья, обрубали сучья, выволакивали бревна к реке. Были использованы также лесоматериалы, оставшиеся после разборки недостроенной через Шлиссельбургскую губу Ладожского озера

свайно-ледовой эстакады. Деревянные и металлические пролетные строения брались из запасов, предназначенных для восстановления основных железнодорожных направлений.⁵⁶

Сваи забивались по всей длине моста в две смены в основном 17 копрами, оборудованными электрофицированными фрикционными лебедками. За сутки забивалось 117 свай. Для укладки пролетных строений был использован никогда еще не применявшийся в мостовой практике консольный кран «Ленинградец», сконструированный инженером Д. И. Васильевым.⁵⁷

Кирпич для засыпки ряжей в начале подвозился грузовыми автомашинами. Когда же в связи с ослаблением льда автомашины не могли ходить по реке, кирпич стал доставляться работницами батальонов, сформированных из ленинградских женщин. Для этого в качестве салазок они использовали листы старого кровельного железа.⁵⁸

Особую трудность при сооружении моста представляло то, что его строительство происходило рядом с позициями врага, в пределах досягаемости его оружия. Строители несли большие потери от систематических артиллерийских обстрелов противника. Так, 21 февраля вражескими артснарядами было убито 13 и ранено 35 человек, 27 февраля строители потеряли убитыми 8 и ранеными 14 человек, 3 марта было убито 3 и ранено 4 человека.⁵⁹ Но строители вели себя мужественно и закончили возведение моста досрочно. К 15 марта 1943 г. были готовы почти все опоры, а 18 марта установлено последнее пролетное строение, и в этот же день в 18 ч 50 мин по мосту прошел первый обкаточный поезд. Движение по мосту было открыто в 5 ч 25 мин 19 марта, хотя доделочные работы еще велись несколько дней.⁶⁰

Новый железнодорожный мост через Неву был однопутным, имел 114 опор и полную длину 852 м. Высота моста от горизонта воды до подошвы рельса составляла 8.21 м. Мост имел ледозащитные сооружения. Одни из них были построены непосредственно перед мостом, а другие — примерно в 650 м выше него, в районе крепости Орешек. Кроме железнодорожного транспорта по мосту мог пропускаться и автогужевой транспорт, для чего на нем был устроен настил из бревен.⁶¹

Как уже было сказано, временный низководный железнодорожный мост свайно-ледовой конструкции, рассчитанный на эксплуатацию только в зимнее время, после окончания постройки постоянного моста предполагалось разобрать. Однако к моменту завершения постройки постоянного моста район мостов стал подвергаться частым артиллерийским обстрелам противника, а это приводило к перерывам движения поездов. Поэтому возникла необходимость сохранения низководной переправы как резервного моста.

Но прежде чем этот вопрос был окончательно решен, произошло немало довольно острых дебатов. Об одном таком эпизоде сообщает начальник инженерных войск Ленинградского фронта Б. В. Бычевский. Как-то весной 1943 г., приехав в Шлиссельбург, Бычевский пришел к начальнику УВВР-2 И. Г. Зубкову, у которого находился член Военного совета фронта Н. В. Соловьев, ведавший вопросами тыла и снабжения. «Разговор шел о судьбе временного низководного моста, — вспоминает Б. В. Бычевский. — Соловьев считал, что свайно-ледовая переправа не выдержит натиска льда и, снесенная по течению, может повредить строящийся высокий мост. Поэтому он предлагал заблаговременно разобрать «низководку».

Зубков возражал:

— Мы хотим спасти «низководку», Николай Васильевич.

— Как спасти? Разве вы не знаете ладожского льда? Ее раздавит, как спичечную коробку.

Зубков наклонил голову, будто собираясь бодаться.

— Но оставлять один мост, учитывая, что немцы постоянно ведут обстрелы, еще большая опасность для железнодорожного сообщения Ленинграда со страной. Мы все же постараемся спасти оба моста.

Соловьев начинал нервничать, хотя давно знал Зубкова и высоко ценил его опыт, бешеную энергию и упорство.

— Не много ли берете на себя, товарищ Зубков? — сердито сказал он. — Партизанщиной пахнет. Я доложу Жданову и Говорову. Военный совет фронта требует от нас абсолютно гарантированного решения задачи. Вы как начальник строительства головой отвечаете за свои действия.

—... Думаю, не такой уж тупоумный старый пруссак Линдемман, чтобы упустить момент и не попытаться разбомбить или расстрелять наш единственный мост именно в ледоход. А вот с двумя мостами сделать это ему будет в два раза сложнее. Посмотрите как живуча наша «низководка» под снарядами! Десятки попаданий, а она работает! А в высоководном стоит одну ферму обрушить — и уже катастрофа.

Через несколько дней спор разрешился в пользу Зубкова. Говоров хорошо знал возможности и инженерный талант всего коллектива восстановителей, а в Зубкове ценил, пожалуй, больше всего те же черты характера, какими сам обладал в полной мере: упорство и полную ответственность за свои действия.

— Зубков не маленький, чтобы навязывать ему инженерные решения. В принципе он прав. Два объекта — двойные усилия противника при обстреле».⁶²

В конце концов для обеспечения бесперебойного движения поездов было принято

решение сохранить свайно-ледовый мост в качестве дублера. В принятии такого решения сыграло роль также и то, что благодаря простой конструкции при разрушениях эстакаду можно было восстанавливать в короткие сроки.

Для того чтобы временный мост можно было использовать в качестве дублера, нужно было принять меры для его сохранения в период весеннего ледохода, а также частично перестроить, приспособив его для работы в летних условиях.

Сохранение временного моста в период ледохода являлось очень трудной задачей, так как его конструкция не обеспечивала пропуска даже относительно мелких льдин. Не гарантировали безопасности и расположенные выше эстакады льдозащитные сооружения, построенные для защиты постоянного моста. Ситуация требовала принятия специальных мер, так как снос льдом эстакады неизбежно привел бы к сносу и только что построенного постоянного моста. Поэтому был разработан специальный план пропуска льда через низководный мост. Выполнением плана руководил заместитель начальника УВВР-2 генерал-майор В. Е. Матишев.⁶³

В соответствии с этим планом верховье Невы еще до начала ледохода было очищено от льда. На подступах к крепости Орешек и в протоках Невы его взорвали подводными фугасами и снарядами 76-миллиметровых артиллерийских орудий. Выше выносных ледорезов и перед эстакадой льдины также взрывались саперами, а затем специальные команды, располагавшиеся на дощатом настиле, устроенном с верховой стороны эстакады, проталкивали лед в малые пролеты моста.⁶⁴

Когда начался ледоход, то большие поля льда, двигавшиеся из Ладожского озера, у крепости также подрывались саперами, а мелкие льдины проталкивались в пролеты моста стоявшими на настиле командами. «Взорванный подрывниками лед наседал свирепо, образуя завалы в коротких и низких пролетах, — вспоминал Б. В. Бычевский. — Перемешались все звуки: грохот от вражеских снарядов с грохотом от собственных взрывов льда, треск и угрожающее гудение моста, злое, соленое чертыхание людей, резкие команды то на мосту, то подрывникам, прыгающим с льдины на льдину с зарядами взрывчатки в руках.

Трое суток мост-дуга дрожал и стонал. Казалось иной раз, вот-вот лопнет гигантская струна, и тогда понесется вся махина на высоководный мост. Сотни людей с баграми и взрывчаткой стояли там, готовые отразить натиск.

К концу третьих суток, когда уже все шатались от напряжения и усталости, кризис миновал».⁶⁵

Ледоход длился с 29 марта по 8 апреля, и в эти дни работа велась круглосуточно, в ночное время — при электрическом освещении. В каждую смену, а особенно в

напряженные дни с 29 марта по 3 апреля, для борьбы с ледоходом выставлялось до 1.5 тыс. человек, в том числе до 200 подрывников⁶⁶

Благодаря упорному и напряженному труду мосты удалось спасти. Однако принятые меры по пропуску льда не смогли полностью обеспечить устойчивость временного моста в поперечном направлении. В моменты напора льда эстакада получала сдвиги, доходившие до 0.5 м, благодаря чему путь в плане принимал вид зигзагообразной кривой. С ослаблением напора льда мост в значительной части приходил в первоначальное положение, но в некоторых местах сохранялись остаточные деформации, требовавшие выправочного ремонта.⁶⁷

Так как сохраненный низководный мост по своей конструкции не обеспечивал пропуска ни судов, ни каких-либо сплавов, он нуждался в реконструкции. Постановлением Военного совета Ленинградского фронта было предложено создать на фарватерной части моста пролет для пропуска малых судов и сплава леса. Было решено перекрыть судоходный пролет подъемным металлическим пролетным строением сварной конструкции длиной 19.5 м. Однако в связи с тем что к моменту окончания постройки опор пролетное строение еще не было готово, вместо него временно поставили двухъярусный пакет длиной 19.5 м и весом 36 т. Работы по реконструкции моста велись без продолжительных перерывов движения поездов и были выполнены, за исключением оборудования разводной части подъемными механизмами, в период с 24 апреля по 18 мая 1943 г.⁶⁸

Для осуществления разводки установленного пакета ввиду его большого веса пришлось отказаться от предусмотренного проектом способа подъема при помощи построенных подъемных башен. Вместо этого была принята схема вывода пролетного строения с помощью металлических понтонов, для чего на них установили гидравлические домкраты.⁶⁹ Открывание судоходного пролета моста осуществлялось выводом приподнятого пролетного строения силой течения воды. При этом понтоны удерживались двумя лебедками, установленными на построенных ранее подъемных башнях с верховой стороны. Отвод понтонов в сторону левого берега производился пароходом, приданным УВВР-2, которое и вело реконструкцию моста. Разводка моста занимала около 2 час, а наводка — примерно в два раза больше.⁷⁰

Русло судоходного пролета было очищено от свай эстакады водолазами. Они подрывали сваи под водой на уровне дна толовыми шашками. Кроме того, в правобережной части моста шпальные клетки, дававшие частые осадки из-за размыва грунта, на протяжении 20 м были заменены свайными опорами. Всего было забито 40 свай.⁷¹

Однако временный мост свайно-ледовой конструкции, рассчитанный на исключительно короткий срок эксплуатации и построенный поэтому по облегченным техническим условиям с малыми пролетами, даже после реконструкции вызывал опасения сноса при осеннем ледоходе. Поэтому Военный совет Ленинградского фронта 24 августа 1943 г., задолго до осеннего ледохода, приказал начальнику УВВР-2 И. Г. Зубкову «для увеличения устойчивости железнодорожного эстакадного моста свайно-ледовой конструкции при ледоходе произвести соответствующее усиление и переустройство моста». Эти работы приказывалось выполнить к 1 ноября 1943 г.⁷²

Эстакадный мост был перестроен только в средней части, на 135 погонных метрах в сторону левого берега от разводного пролета и на 346 погонных метрах в сторону правого берега. Величина пролетов реконструированной части составляла 5,6 м. Пролеты были перекрыты пакетами из двухтавровых балок двухпролетной неразрезной конструкции.⁷³

Параллельно с указанными работами было заменено разводное пролетное строение весом 36 т на предполагавшееся ранее пролетное строение сварной конструкции весом 13 т. Работы по реконструкции краткосрочного моста велись без продолжительных перерывов движения поездов.⁷⁴

Однако, несмотря на проделанную работу по усилению временного моста, во время осеннего ледохода, 15 декабря 1943 г., вследствие сильного напора льда было снесено 30 погонных метров перестроенной части и подрезано или поломано 25 свай, в основном подкосных. Восстановление эстакадного моста проводилось в течение декабря 1943—начала января 1944 г.⁷⁵

Военный совет Ленинградского фронта 19 марта 1943 г. принял постановление о строительстве обходного пути на железнодорожной линии Поляны — Шлиссельбург. В постановлении было сказано: «Построить второй путь железнодорожной колеи от ст. Междуречье до ст. Шлиссельбург общим протяжением в 18,5 км. Срок окончания строительства установить 25 апреля 1943 г.». ⁷⁶ Строительство поручалось произвести силами УВВР-2, а также 11-й железнодорожной бригады и спецформированиями.

Это решение 22 марта было утверждено Государственным Комитетом Обороны. Трассу обхода ГКО поручил утвердить Военному совету Ленинградского фронта.⁷⁷

Военный совет Ленинградского фронта во исполнение постановления ГКО и в дополнение к своему постановлению от 19 марта принял 25 марта новое постановление, в котором обязал начальника УВВР-2 И. Г. Зубкова вести строительство обхода скоростными методами. Заместители начальника Северной железной дороги В. М. Виролайнен и Октябрьской дороги Н. В. Чебанов обязывались обеспечить подачу на

строительство шпал, балласта и других материалов. Организация контроля за ходом строительства обходного железнодорожного пути как по срокам, так и по техническим условиям возлагалась на начальника тыла фронта генерал-лейтенанта интендантской службы Ф. Н. Лагунова.⁷⁸

Решение о строительстве железнодорожного обхода, хотя и требовало новых больших усилий, было вызвано настоятельной необходимостью. Создание Шлиссельбургской магистрали явилось переломным моментом в укреплении коммуникаций осажденного Ленинграда. Но война имеет свои законы. Противник оставался в непосредственной близости. Магистраль находилась в зоне досягаемости его артиллерии. Угроза ее нарушения была реальной. Для ее предотвращения требовалось создать параллельную дублирующую магистраль, что должно было привести к повышению пропускной способности Шлиссельбургской трассы.

В отчете ВОСО Ленинградского фронта о строительстве линии Поляны—Шлиссельбург, подписанном 15 сентября 1943 г., по этому вопросу говорилось: «Построенный в январе — феврале месяцах железнодорожный путь от ст. Шлиссельбург до ст. Поляны на перегоне от 9-го до 20-го км проходит в 5 — 6 км от линии фронта по открытой и пониженной по отношению к занимаемой противником местности, в силу чего весь этот участок трассы хорошо просматривался противником и подвергался систематическому артобстрелу, в особенности при появлении на участке поездов. Поэтому Военным советом фронта было принято решение о строительстве обходного пути, который обеспечил бы нормальное безопасное движение поездов на участке Левобережная—Междуречье».⁷⁹ «Наличие двух параллельных железнодорожных линий на участке Междуречье—Левобережная, — писал заместитель начальника ВОСО Ленинградского фронта полковник Морозов, — позволит не прекращать движение поездов в случае повреждения одной из линий, переводя движение на неповрежденную линию».⁸⁰

Трасса обходной линии проходила в 2—3 км к северу от ранее построенной и была не только дальше от линии фронта, но и лучше прикрыта от наблюдения противника складками местности и кустарниками. От ст. Левобережной до Староладожского канала она шла по низким, местами заболоченным участкам, далее, на протяжении 7 км, — по берегу канала, а затем снова по заболоченной местности до примыкания к эксплуатируемому пути у ст. Междуречье.⁸¹

Строительство обходной линии было связано с преодолением огромных трудностей, так как в районе прокладываемой трассы не было дорог, необходимых для подвоза материалов, и он почти сплошь был залит водой. Работы начались с осушения земляного полотна, вырубки леса, корчевки пней. В полосе отчуждения шириной 40 м было

уничтожено и обезврежено 970 мин.⁸²

Так как из-за болотистого грунта и отсутствия дорог для бокового подвоза создать земляное полотно до укладки пути было невозможно, грунт и балласт для устройства насыпи и балластировки пути доставлялись поездами из карьера. Укладка пути проводилась с двух сторон: от ст. Левобережной и от ст. Междуречье. Рельсы и шпалы подавались автодрезиной и путевыми вагончиками по наживленным рельсам. Из 30 тыс. шпал, использованных для прокладки обвода, половина была подана по Северной железной дороге, а остальные изготовлены на месте из леса, оставшегося после строительства мостов через Неву. На обходной линии был построен 21 деревянный мост, общая длина их составила 164,7 погонного метра.⁸³

Параллельно обходной линии на расстоянии 400—800 м от пути была построена линия связи. Всего было установлено 316 столбов и подвешено 120 км проводов.⁸⁴

Рабочее движение поездов по обходной линии началось в срок, 25 апреля 1943 г. С 22 мая она была принята во временную эксплуатацию со скоростью движения поездов от ст. Левобережной до 17-го км — 40 км в час, а с 17-го км до ст. Междуречье — 25 км в час. Текущее содержание и охрану обходного пути до 1 июня 1943 г. приемочная комиссия оставила за УВВР-2, которое до этого срока должно было ликвидировать недоделки и провести послеосадочный ремонт. Затем обходная линия переходила в постоянную эксплуатацию Октябрьской железной дороги.⁸⁵

После ввода в эксплуатацию железной дороги Шлиссельбург — Поляны командование Ленинградского фронта решило на освобожденной от врага территории вдоль южного берега Ладожского озера построить шоссейную дорогу по маршруту Лаврово—Н. Шальдиха—Липки — Шлиссельбург протяженностью 40 км. Трасса дороги была увязана с железнодорожной линией, согласована с УВВР-2 и должна была проходить по берегу Староладожского канала. Работы по ее сооружению начались 15 марта 1943 г. и велись подразделениями Военно-автомобильной дороги № 12 с приданными частями, среди которых были 81-й отдельный дорожно-эксплуатационный батальон, пять рабочих рот и другие подразделения.⁸⁶

Работы первой очереди, обеспечившие проезд по дороге, как и намечалось, были завершены в течение двух недель, и с 1 апреля 1943 г. дорога была передана в эксплуатацию, хотя она и нуждалась в усиленном ремонте. Однако с 13 апреля приказом по тылу Ленинградского фронта проезд по дороге был закрыт ввиду тяжелого состояния трассы на 25 — 31 км. На дороге было выставлено 18 заградительных постов.

Начальник Управления автодорожной службы Ленинградского фронта полковник В. Г. Монахов 16 апреля доложил члену Военного совета фронта Н. В. Соловьеву, что на 29-м, 30-м и 31-м км круглосуточно дежурят тракторы и аварийные команды, а всего на трассе работает 800 человек — производятся заготовка и вывозка дорожных строительных материалов, ремонт и устройство новой проезжей части, укладка kolejных щитов на 25-м, 26-м и 27-м км.⁸⁷

И хотя вскоре движение транспорта по дороге возобновилось, на ней еще долго велись различные работы. 21 июля 1943 г. начальник Управления перевозок А. М. Шилов сообщал начальнику тыла Ленинградского фронта Ф. Н. Лагунову, что 19 июля принят от 86-го отдельного дорожно-эксплуатационного батальона участок дороги Шальдиха — Шлиссельбург и на всем протяжении дороги Кобона — Шлиссельбург установлена служба регулирования и ремонтная служба 37-го отдельного дорожно-эксплуатационного батальона. Кроме того, в этот же день, 19 июля, на участке Шальдиха — Назия начались дорожно-строительные работы, к которым привлекалось около 650 человек. С 20 июля начались строительные работы на участке Бугры — Липки, в которых было занято около 250 человек.⁸⁸

Наконец, 11 сентября 1943 г. строительство дороги Кобона — Шлиссельбург протяжением 46 км закончилось, и она по акту была передана Дорожному управлению Ленинградского фронта. Покрытие проезжей части дороги не являлось однородным. Большая часть ее, 29 км, представляла собой известняковое шоссе, из них около 13 км было покрыто шлаком. Остальная часть дороги имела гравийное (4 км), шлаковое (6 км) и булыжное (около 5 км) покрытия. Проезжая часть дороги была шириной 6 м, имела различные дорожные знаки и обеспечивала нормальное движение автотранспорта в любое время года со скоростью 40—50 км в час.⁸⁹

Военный совет Ленинградского фронта за успешное окончание строительства шоссеиной дороги Кобона — Шлиссельбург 17 сентября 1943 г. объявил благодарность заместителю начальника тыла фронта генерал-майору интендантской службы А. М. Шилову и всему личному составу подразделений, участвовавших в строительстве дороги.⁹⁰

А еще ранее, 18 июня 1943 г., многие лица, участвовавшие в строительстве и эксплуатации шоссеиной дороги, были награждены орденами и медалями. Орденом Красного Знамени был награжден В. Г. Монахов, орденами Отечественной войны II степени — Н. Е. Колосов и Ю. С. Хролов, орденами Красной Звезды — В. Г. Богданов, Б. Е. Боровский, П. В. Буренков, Д. В. Введенский, В. А. Винокуров, В. Г. Владимиров, Л. Ю. Гальперин, Н. М. Каюшев, В. С. Козлов, В. А. Кононов, Н. Н. Котлецов, З. Ш. Кроль, О. В. Лобанов, Е. П. Михно, С. Н. Петров, П. Ф. Цветков, А. И. Шульмап, В. В.

Но построенная шоссейная дорога могла быть использована для перевозок в Ленинград и из Ленинграда только при наличии переправы через Неву. Поэтому одновременно со строительством дороги принимались меры к организации такой переправы. Первоначально предполагалось использовать новый высоководный железнодорожный мост. И мост действительно строили с расчетом пропуска через него и автогужевого транспорта. Для этого на нем соорудили настил из бревен. Но так как мост был однопутным, а движение поездов довольно интенсивным, постоянно использовать мост для этих перевозок оказалось нецелесообразным.

Тогда по приказанию Военного совета Ленинградского фронта 3-я понтонно-мостовая бригада РГК навела через Неву в районе Шлиссельбурга две паромные переправы. Переправа № 1 начала работать 22 марта 1943 г. Два тридцатитонных парома буксировались катерами. Так как в это время был ледоход, рейс вместо 30 — 40 мин продолжался 1.5 — 2 ч. 24 марта вступила в строй паромная переправа № 2.⁹²

Дополнительно к паромным переправам 27 марта понтонеры приступили к наводке понтонного моста, и к вечеру он был сомкнут. В линию моста были введены 42 мостовых парома, закрепленных тяжелыми якорями. Но сразу же у моста возникли заторы сплошного льда, и мост стал трещать. Несмотря на самоотверженную работу подрывников, мост был сорван с якорей и разбит на четыре части. 30 марта ветер стих и понтонеры снова навели мост, хотя борьба со льдом продолжалась несколько дней.⁹³

В начале апреля 3-й понтонно-мостовой бригаде РГК было приказано навести и содержать еще один понтонный мост через Неву в районе пос. Марьино. Это была трудная задача. Нужно было опустить вниз по Неве понтонные паркы и на руках перетащить понтоны через полотно низководного железнодорожного моста, разработать спуски, оборудовать подъезды к мосту, построить береговые части моста на обоих берегах. И все это было сделано, 9 апреля мост длиной 507 м и грузоподъемностью 16 т был наведен.⁹⁴

В мае 3-я понтонно-мостовая бригада РГК навела в районе Шлиссельбурга еще один понтонный мост, резервный. На этом месте он работал только 10 дней и был перенесен на полкилометра ниже для обеспечения строительства деревянного моста через Неву.⁹⁵

Так как понтонные мосты имели малую грузоподъемность и недостаточную пропускную способность, было принято решение о постройке в районе Шлиссельбурга деревянного автогужевого моста. Постановлением Военного совета Ленинградского фронта строительство моста грузоподъемностью, обеспечивающей пропуск тяжелых

танков «КВ», было возложено на УВВР-2. Строительные работы велись со 2 по 22 июня 1943 г. Мост был испытан 23 июня пропуском 3 танков, из которых 2 тяжелых танка «КВ» прошли со скоростью 25 км в час. Доделочные работы на мосту продолжались до конца июня 1943 г.⁹⁶

Ось моста проходила через Неву в 700 м от Шлиссельбургской крепости вниз по течению. Мост имел в длину 574 погонных метра, из которых правобережная эстакадная часть составляла 82 м, а левобережная — 115 м. Обе эти части имели пролеты шириной 3 м. Остальная часть моста, также балочной конструкции, имела пролеты от 12 до 18 м. Все опоры моста, за исключением левобережного ряжевого устоя и 12 рамных опор у левобережной части моста, свайные. Так как ось моста пересекала горловину дамбы Новоладожского канала, у него было два разводных пролета: пролет на канале — 11.2 м, на Неве — 16.9 м. Проезжая часть моста имела ширину 6 м и двухсторонние тротуары шириной по 90 см. Настил моста двойной: нижний — из бревен высотой 14 см и верхний — из обрезных досок толщиной 5 см.⁹⁷

Каких-либо документальных сведений о перевозках по шоссейной дороге обнаружить не удалось. Но о них можно судить по отрывочным данным, имеющимся в воспоминаниях командира 3-й понтонно-мостовой бригады РГК Н. В. Соколова и начальника штаба этой бригады В. Б. Пилинского. Они сообщают, что с конца марта и до 10 апреля 1943 г. по двум паромным переправам через Неву, наведенным и содержавшимся 3-й понтонно-мостовой бригадой РГК, было перевезено свыше 2 тыс. автомобилей и повозок и около 9 тыс. пехотинцев. А по понтонному мосту через Неву в районе пос. Марьино с 9 апреля по 12 августа 1943 г. были пропущены десятки тысяч грузовиков и повозок, сотни тракторов, мотоциклов, бронемашин, свыше двух тысяч орудий, большое количество пехоты. Бывший начальник дорожно-строительного отдела Дорожного управления Ленинградского фронта Е. П. Михно в своих воспоминаниях пишет, что по шоссейной дороге была, в частности, скрытно перебросена 2-я ударная армия, выведенная в июне 1943 г. в резерв Ленинградского фронта (во Всеволожский район), а затем переправленная на Ораниенбаумский плацдарм для участия в операции по снятию блокады Ленинграда в январе 1944 г.⁹⁸

Таким образом, прорыв фашистской блокады Ленинграда в январе 1943 г. имел для города Ленина исключительно большое значение. Разгром немецко-фашистских войск южнее Ладожского озера дал возможность на освобожденной от врага полоске земли проложить железнодорожную линию, связавшую железнодорожный узел Ленинграда с железнодорожной сетью страны.

Строительство железной дороги на освобожденной от врага узкой полоске земли

велось в невероятно трудных условиях — по бездорожной, заминированной, болотистой местности, при сильных морозах и почти под непрерывным артиллерийским обстрелом противника. Однако железнодорожные войска, спецформирования НКПС и ленинградцы преодолели все трудности и в невиданно короткий срок построили железную дорогу. Уже на 19-й день после прорыва блокады по ней с Большой земли прибыл в Ленинград первый поезд с продовольствием. Скоростное строительство железнодорожной трассы Шлиссельбург — Поляны, сооружение двух железнодорожных мостов через широкую, глубокую, с быстрым течением Неву, постройка обходной ветки Левобережная — Междуречье были настоящим подвигом советских людей.

И хотя Шлиссельбургская трасса, построенная по облегченным техническим условиям, требовала дальнейших работ по ликвидации многих недоделок и находилась под наблюдением и артиллерийским обстрелом противника, она надежно связала остававшийся еще в блокаде Ленинград с Большой землей. Сыграла свою роль и шоссейная дорога. Строительство железнодорожной и шоссейной магистралей явилось выдающейся победой в битве за Ленинград.

- ¹ *Августынюк А.* В огненном кольце. Л., 1948, с. 145; Документы и материалы Отдела истории Великой Отечественной войны Института марксизма-ленинизма при ЦК КПСС, инв. № 17087.
- ² *Августынюк А.* В огненном кольце, с. 146; ЦАМО, ф. 217, оп. 1264, д. 30, л. 9.
- ³ Личный архив Бычевского Б. В.
- ⁴ *Чивилеев М.Г., Ефимов А. С, Матросов Л. А., Синельников И.Ф.* Магистраль бесстрашных: (Очерки боевого пути железнодорожных войск и службы военных сообщений Ленинградского фронта). Л., 1971, с. 151.
- ⁵ Там же, с. 152.
- ⁶ ЦАМО, ф. 217, оп. 1264, д. 1, л. 73.
- ⁷ Там же, оп. 1250, д. 502, л. 110.
- ⁸ Там же, оп. 1264, д. 1, л. 73.
- ⁹ АОЖД, ф. 1, оп. 12, д. 11, л. 79—83.
- ¹⁰ ЦАМО, ф. 217, оп. 1264, д. 30, л. 18.
- ¹¹ *Майоров Я. М.* Магистраль мужества. М., 1982, с. 132, 133.
- ¹² Там же, с. 133.
- ¹³ Там же, с. 125.
- ¹⁴ ЦАМО, ф. 217, оп. 1264, д. 50, л. 15.
- ¹⁵ *Кананин А.* Вдоль переднего края. — В кн.: На фронтовой магистрали: Из опыта работы ленинградских железнодорожников в дни Отечественной войны. Л., 1945, с. 22.
- ¹⁶ ЦАМО, ф. 217, он. 1264, д. 50, л. 16.
- ¹⁷ Там же, оп. 1250, д. 502, л. 111
- ¹⁸ АОЖД, ф. 1, оп. 12, д. 11, л. 87, 88; Донесение начальника строительства № 400 И. Г. Зубкова Военному совету Ленинградского фронта. — Личный архив Б. В. Бычевского.
- ¹⁹ ЦАМО, ф. 217, оп. 1250, д. 502, л. 112.
- ²⁰ *Кананин А.* Вдоль переднего края, с. 22.
- ²¹ В некоторых документах этот мост называется «краткосрочным».
- ²² *Ковалев В. П.* Огненные километры. — В кн.: Операция «Искра» : Воспоминания, очерки, стихи, отрывки из дневников, документы, посвященные прорыву Ленинграда. Л., 1973, с. 604; ЦАМО, ф. 217, оп. 1250, д. 502, л. 5.
- ²³ ЦАМО, ф. 217, оп. 1250, д. 502, л. 5.
- ²⁴ *Дебольский Г. П.* Дорога к победе. — В кн.: На Дороге жизни. Л., 1975, с. 573.

- ²⁵ Ковалев В. П. Огненные километры, с. 604, 605.
- ²⁶ ЦАМО, ф. 217, оп. 1250, д. 502, л. 111.
- ²⁷ Чивилев М.Г., Ефимов А. С, Матросов П. А., Синельников И.Ф. Магистрали бесстрашных..., с. 153; Дебольский Г. П. Дорога к победе, с. 572; ЦАМО, ф. 217, оп. 1250, д. 502, л. 111.
- ²⁸ Майоров Я. М. Магистрали мужества, с. 124.
- ²⁹ Бычевский Б. В. Город-фронт. Л., 1967, с. 235.
- ³⁰ Лукницкий П. Ленинград действует. М., 1964, кн. 2, с. 712.
- ³¹ Донесение И. Г. Зубкова А. А. Жданову и А. В. Хрулеву. — Личный архив Б. В. Бычевского.
- ³² Бычевский Б. В. Город-фронт, с. 235.
- ³³ Романов Е. Р. Первый поезд. — В кн.: Операция «Искра» ..с. 592.
- ³⁴ ЛПА, ф. 2398, оп. 3, д. 314, л. 12.
- ³⁵ АГМИЛ, воспоминания В. С. Дятлева; Виролайн В. М. Зеленая улица. М., 1977, с. 155. — В маршрутном листе поезда (маршруте) кочегаром бригады И. П. Пироженко записан не И. А. Антонов, а Ф. А. Клыков (Государственный музей истории Ленинграда, экспозиция).
- ³⁸ В литературе и воспоминаниях некоторых ветеранов без ссылок на источники указывается, что поезд вечером 6 февраля прибыл на ст. Кушелевку и к перрону Финляндского вокзала подошел 7 февраля в 10 ч 09 мин.
- ³⁷ ЛПА, ф. 2398, оп. 3, д. 314, л. 13.
- ³⁸ Там же, л. 17, 18.
- ³⁹ Там же, л. 18, 19; Центральный музей Октябрьской железной дороги. Материалы фонда. — После войны паровозы, открывшие прямое железнодорожное сообщение Ленинграда со страной, стали памятниками героизму железнодорожников, самоотверженно трудившихся в годы войны. Паровоз Э^У708-64, приведший в Ленинград первый поезд с Большой земли, установлен у перрона ст. Волховстрой. Паровоз Э^М721-83, который вел первый поезд из Ленинграда на Большую землю, установлен на ст. Петрокрепость.
- ⁴⁰ Бычевский Б. В. Город-фронт, с. 235.
- ⁴¹ Пашигорев В. Ф. Убежденность крепла в бою.— В кн.: Октябрьская фронтовая: Воспоминания железнодорожников о работе Октябрьской магистрали в годы Великой Отечественной войны. 1941-1945 гг. Л, 1970, с. 389.
- ⁴² Бычевский Б. В. Город-фронт, с. 235
- ⁴³ ЦАМО, ф. 217, оп. 1250, д. 502, л. 5, 10.
- ⁴⁴ Чивилев М.Г., Ефимов А. С, Матросов П. А., Синельников Н.Ф. Магистрали бесстрашных..., с. 155.
- ⁴⁵ АОЖД, ф. 1, оп. 12, д. 14, л. 217, 218.

⁴⁶ Там же, л. 217.

⁴⁷ ЦАМО, ф. 217, оп. 1250, д. 502, л. 112.

⁴⁸ В некоторых документах этот мост в отличие от низководного называется «постоянным», «временным» или «долговременным».

⁴⁹ Личный архив Б. В. Бычевского.

⁵⁰ ЦАМО, ф. 217, оп. 1258, д. 168, л. 2—4.

⁵¹ Там же, оп. 1250, д. 502, л. 6; *Богомолов П. И.* Невские мосты. — В кн.: Октябрьская фронтовая..., с. 361.

⁵² *Богомолов Л. И.* Невские мосты, с. 362. — О точке зрения В. М. Виролайнена по этому вопросу см.: *Виролайнен В. М.* Боевая эстафета. — В кн.: На Дороге жизни, с. 583—585.

⁵³ АОЖД, ф. 1, оп. 12, д. 13, л. 195.

⁵⁴ Доклад И. Г. Зубкова члену Военного совета Ленинградского фронта Н. В. Соловьеву от 22 февраля 1943 г. — Личный архив Б. В. Бычевского.

⁵⁵ *Чивилев М. Г., Ефимов А. С., Матросов П. А., Синельников И. Ф.* Магистрали бесстрашных..., с. 169; *Богомолов П. И.* Невские мосты, с. 362—363.

⁵⁶ ЦАМО, ф. 217, оп. 1264, д. 1, л. 76.

⁵⁷ Там же, оп. 1250, д. 502, л. 6, 7; *Богомолов П. И.* Невские мосты, с. 364.

⁵⁸ *Богомолов П. И.* Невские мосты, с. 366.

⁵⁹ Донесения штаба строительства № 400-а Военному совету Ленинградского фронта и Наркомату путей сообщения. — Личный архив Б. В. Бычевского.

⁶⁰ *Богомолов П. И.* Невские мосты, с. 365; ЦАМО, ф. 217, он. 1264, д. 49, л. 21.

⁶¹ *Богомолов П. И.* Невские мосты, с. 362; ЦАМО, ф. 217, оп. 1250, д. 502, л. 9; оп. 1264, д. 1, л. 77, 78. — Использование постоянного моста для движения автогужтранспорта при интенсивном железнодорожном движении оказалось нецелесообразным.

⁶² *Бычевский Б. В.* Город-фронт, с. 258—259.

⁶³ *Богомолов П. И.* Невские мосты, с. 366, 367.

⁶⁴ Там же, с. 367.

⁶⁵ *Бычевский Б. В.* Город-фронт, с. 261.

⁶⁶ ЦАМО, ф. 217, оп. 1264, д. 50, л. 135.

⁶⁷ Там же, л. 136.

⁶⁸ Там же, д. 1, л. 116, 117.

⁶⁹ Там же, л. 117.

⁷⁰ Там же.

⁷¹ Там же, оп. 1250, д. 502, л. 12.

⁷² Там же, оп. 1264, д. 53, л. 402.

⁷³ Там же, д. 1, л. 118.

⁷⁴ Там же.

⁷⁵ Там же.

⁷⁶ Там же, д. 30, л. 35.

⁷⁷ ИМЛ при ЦК КПСС. Документы и материалы отдела истории Великой Отечественной войны, инв. № 17107.

⁷⁸ ЦАМО, ф. 217, оп. 1258, д. 168, л. 113.

⁷⁹ Там же, оп. 1250, д. 502, л. 12.

⁸⁰ Там же, оп. 1264, д. 30, л. 16.

⁸¹ Там же, оп. 1250, д. 502, л. 12.

⁸² Там же, оп. 1264, д. 50, л. 128, 129.

⁸³ Там же, л. 127—129.

⁸⁴ Там же, л. 129.

⁸⁵ Чивилев М.Г., Ефимов А. С, Матросов П. А., Синельников И.Ф. Магистрали бесстрашных...,с. 169; ЦАМО, ф. 217, оп. 1264, д. 50, л. 128.

⁸⁶ ЦАМО, ф. 217, оп. 1289, д. 91, л. 45, 46, 56.

⁸⁷ Там же, л. 81, 107.

⁸⁸ Там же, д. 87, л. 174.

⁸⁹ Там же, оп. 1546, д. 249, л. 1, 2. — В мае—июне 1943 г. шоссейная дорога Кобона — Шлиссельбург была продлена до Ленинграда через поселок имени Морозова, Березовку, Колтуши (Воспоминания бывшего начальника дорожно-строительного отдела Дорожного управления Ленинградского фронта Е. П. Михно.—АГМИЛ).

⁹⁰ ЦАМО, ф. 217, оп. 1289, д. 263, л. 125.

⁹¹ На страже Родины, 1943, 24 июня.

⁹² Соколов Н. В., Пилинский В. Б. Шлиссельбургские переправы. — В кн.: Инженерные войска города-фронта. Л., 1979, с. 264—265.

⁹³ Там же, с. 265—266.

⁹⁴ Там же, с. 266.

⁹⁵ Там же, с. 267.

⁹⁶ ЦАМО, ф. 217, оп. 1264, д. 32, л. 145, 146.

⁹⁷ Там же.

⁹⁸ *Соколов И. В., Пилинский В. Б.* Шлиссельбургские переправы, с. 265, 267; Воспоминания бывшего начальника дорожно-строительного отдела Дорожного управления Ленинградского фронта Б. П. Михно. — АГМИЛ.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ ШЛИССЕЛЬБУРГСКОЙ МАГИСТРАЛИ

Организация движения на Шлиссельбургской магистрали, по которой пошли сквозные поезда с 6 февраля 1943 г., оказалась чрезвычайно трудным делом. Во-первых, из-за того, что вся магистраль вследствие близости к линии фронта находилась под постоянным наблюдением противника и подвергалась ударам его артиллерии и авиации. А во-вторых, из-за плохого состояния пути, сооруженного с большими отступлениями от обычных технических требований. Все это сильно снижало пропускную способность, так как поезда были вынуждены двигаться с пониженными скоростями.

В первое время эксплуатация вновь построенной магистрали осуществлялась Северной железной дорогой, а содержание пути оставалось за ее строителем - УВВР-2. Станцией обмена между Октябрьской и Северной железными дорогами являлся Шлиссельбург.¹

Первое расписание движения поездов из Шлиссельбурга в Войбокало и обратно с 8 февраля 1943 г., подписанное начальниками Октябрьской и Северной железных дорог Б. К. Саламбековым и Н. А. Груничевым, предусматривало круглосуточное движение четырех пар поездов - двух пар ночью и двух пар днем, т. е. четырех составов в Ленинград и четырех из Ленинграда.²

Однако круглосуточное движение поездов из-за воздействия противника осуществить не удалось, и пришлось пропускать поезда только ночью. В темное же время успевали проходить, как правило, три пары поездов, т.е. три поезда в Ленинград и столько же из Ленинграда. Этого было крайне мало.

Так как связь между Волховстроем и Шлиссельбургом была слабой и часто нарушалась, что нередко приводило к остановке движения поездов, расписание движения поездов пришлось изменить. В первой половине ночи Северная дорога отправляла в Ленинград груженные составы, а во второй половине поезда шли из Ленинграда.³

Новая форма организации движения поездов впоследствии получила название караванного, или поточного, метода движения. Поточный график, т. е. пропуск поездов в течение какого-то времени только в одном направлении, таил в себе большие возможности для увеличения пропускной способности трассы, так как устранял задержки поездов на промежуточных станциях в ожидании разъезда со встречными поездами.

Как уже было сказано, обменным пунктом между дорогами была ст. Шлиссельбург. Доставив сюда груженные составы, паровозы Северной дороги возвращались в Волховстрой с порожними составами. В Ленинград груженные поезда везли паровозы Октябрьской железной дороги. В результате такой организации на ст. Шлиссельбург, не имевшей достаточного путевого развития, скапливалось много поездов. Их расставляли не только на станционных и подъездных путях, но и на недействовавшем перегоне Шлиссельбург-Невская Дубровка и даже на деповских путях. Это не только задерживало движение поездов, но и приводило к жертвам, так как станция находилась под артиллерийским обстрелом противника.

В связи с такой обстановкой по договоренности руководителей обеих дорог паровозы Северной дороги стали возить груженные составы до Ленинграда. Возвращаясь в Волховстрой, они везли порожние составы. Паровозы Октябрьской железной дороги до

Волховстрой также шли с порожними составами, а в другую ночь везли в Ленинград груженные поезда.⁴

В связи с организацией движения без смены паровозов в Шлиссельбурге начальник Октябрьской железной дороги Б. К. Саламбеков 5 апреля 1943 г. подписал «Мероприятия Октябрьской железной дороги для обеспечения бесперебойного движения поездов на участке Ленинград-Волховстрой» (см. ниже, с. 196). Этот документ предусматривал оборудование на станциях Войбокало и Шлиссельбург водоснабжения, позволявшего паровозам набирать воду без отцепки от поезда, склада топлива для паровозов Октябрьской дороги на ст. Волховстрой-1 и резервного склада на ст. Войбокало с механизированной подачей угля на паровозы; обслуживание сквозного движения исключительно паровозами серии Э^м, из которых должно быть отобрано 16 наиболее исправных; организацию комплексных поездных бригад во главе с политруками в составе лучших машинистов и кондукторов; открытие на ст. Волховстрой-1 оборотного депо Октябрьской дороги для обслуживания ленинградских паровозов; создание на ст. Войбокало диспетчерского отдела, оборудованного селекторной связью со всеми станциями участка, прямой связью со ст. Волховстрой-1 Северной железной дороги и дальней связью с Управлением дороги в Ленинграде с использованием пары в кабеле через Ладожское озеро для диспетчерского руководства движением поездов на участках Шлиссельбург - Волховстрой и Войбокало - Кобона; создание на ст. Войбокало военно-восстановительного участка, укомплектованного восстановительными средствами и материалами, с восстановительными околотками⁵ на станциях и перегонах для обеспечения нормального содержания и быстреешего восстановления железнодорожных устройств участка Шлиссельбург- Волховстрой.⁶

И хотя организация движения на магистрали стала более четкой и ст. Шлиссельбург перестала быть узким местом, однако увеличить количество поездов в Ленинград не удавалось.

Военный совет Ленинградского фронта 6 апреля 1943 г. обратился в Народный комиссариат путей сообщения с просьбой: «...в целях улучшения руководства и удобства управления и эксплуатации передать Октябрьской железной дороге железнодорожный участок Шлиссельбург - Волховстрой с веткой Войбокало – Кобона - Коса...».⁷

И 12 апреля 1943 г. приказом начальника Октябрьской железной дороги Б. К. Саламбекова в соответствии с приказом Наркомата путей сообщения от 11 апреля железнодорожный участок Шлиссельбург-Волховстрой (исключительно) и ветвь Войбокало – Кобона - Коса были присоединены к Октябрьской железной дороге.⁸

Присоединение линии Шлиссельбург-Волховстрой к Октябрьской железной дороге сыграло важную роль в увеличении пропускной способности Шлиссельбургской трассы. Ввиду исключительного положения линии и необычных методов движения, применявшихся на ней, приказом начальника дороги в Шлиссельбурге и Войбокало были созданы штабы руководства движением поездов. Шлиссельбургский штаб, возглавлявшийся начальником Ленинград-Финляндского отделения движения А. Т. Янчуком, командовал участком от Шлиссельбурга до Ленинграда. Этот участок имел селекторную связь и отдельный диспетчерский круг. Войбокальский штаб, которым руководил начальник Ленинград-Московского отделения движения Н. И. Иванов, регулировал движение от Левобережной до Волховстроя. После присоединения участка к Октябрьской дороге здесь также были установлены селекторная связь и диспетчерский круг.⁹

Изменился порядок обслуживания трассы паровозами. Теперь движение поездов по всей линии Ленинград- Волховстрой обеспечивала 48-я паровозная колонна особого резерва НКПС, укомплектованная личным составом и паровозами (а их было 30) Октябрьской железной дорогой. Начальником колонны являлся опытный командир железнодорожник Н. И. Кошелев, комиссаром — М. И. Чистяков. К каждому паровозу

этой колонны всегда был прицеплен так называемый турный вагон. Это был классный, как правило, мягкий вагон, в котором постоянно находились две объединенные поездные бригады — паровозная и кондукторская, а также вагонные мастера. Бригады работали в две смены, причем их работа измерялась не временем, а рейсами. Если поезд из Ленинграда в Волховстрой вела одна бригада, то из Волховстроя в Ленинград — другая, а первая отдыхала.¹⁰

Хотя новая организация управления и обслуживания Шлиссельбургской трассы и дала положительные результаты, однако в Ленинград прибывало еще недостаточное количество поездов. Улучшить дело могла автоматическая блокировка, но ее постройка требовала времени и больших затрат. Тогда по предложению заместителя начальника службы движения Октябрьской дороги А. К. Угрюмова и заместителя начальника службы сигнализации и связи Д. А. Бунина было принято решение временно создать на трассе простейшие сигнальные посты полевого типа, получившие название «живая блокировка».¹¹

Суть «живой блокировки» заключалась в том, что на однопутных перегонах в 2—3 км друг от друга устанавливались телефонные посты. На линии Левобережная — Поляны это были столбы с подвешенными на них телефонами. Около каждого поста стоял «светофор» — стрелочная флюгарка (фонарь) с керосиновой лампой внутри и с красным и зеленым стеклами, укрепленная на металлической мачте (трубе). Мачта вставлялась в деревянную станину с отверстием, укрепленную в земле, с таким расчетом, чтобы человек, стоящий около «светофора», мог поворачивать фонарь красным или зеленым светом в сторону поезда.¹²

5 мая 1943 г. начальник Октябрьской железной дороги Б. К. Саламбеков утвердил подписанную заместителями начальников службы движения А. К. Угрюмовым, паровозной службы Е. А. Ширяевым и службы сигнализации и связи Д. А. Буниным «Временную инструкцию о порядке движения поездов на участке Левобережная — Жихарево с применением живой блокировки и телефонных постов» (см. ниже, с. 200).

Согласно этой инструкции, запрос и разрешение пути на пропуск потока поездов делались станциями, имевшими путевое развитие, одновременно для всего потока поездов. В этих пунктах машинистам каждого поезда вручалось разрешение на бланке путевой телефонограммы. Никаких разрешений на занятие блок-участка телефонные посты не выдавали. Правом занятия блок-участка являлось показание разрешающего огня проходного сигнала. Действия сигналиста при движении поездов в одну сторону были несложными, но требовали особой бдительности и оперативности, так как интервал между поездами был незначительным. Получив от соседа извещение по телефону о выходе к нему поезда, он поворачивал «светофор» зеленым огнем в сторону ожидаемого поезда. Когда поезд проходил мимо поста, он извещал следующего соседа о выходе к нему поезда, а того, кто отправил, — о прибытии и поворачивал сигнал красным огнем в сторону ожидаемого поезда. Инструкция предусматривала дополнительное ограждение хвоста поезда петардами¹³ при его непредвиденной остановке и во всех других случаях, требующих прекращения движения. При нарушении межпостовой связи¹⁴ инструкция предусматривала отправление поездов с разграничением времени, необходимого на проход впереди лежащего блок-участка (не менее 10 мин), с предупреждением машиниста об особой бдительности. Кроме того, в этом случае посты должны были немедленно высылать нарочных навстречу друг другу для проверки исправности пути.¹⁵

Экспедицией по установке блок-постов руководили А. К. Угрюмов, Д. А. Бунин и Ф. Ф. Блаунов (заместитель начальника жилищного отдела дороги). Сначала было открыто 9, а затем 16 постов. Обслуживали посты не рядовые сигналисты, а опытные движенцы, в их числе инженеры и весь личный состав ревизоров по безопасности движения, которые в случае каких-либо заминок могли принимать самостоятельные решения. Движение по «живой блокировке» на участке Левобережная — Поляны было открыто 7 мая 1943 г.¹⁶

«Первая смена живых «светофоров», — писал первый историк Дороги победы А. Августынюк, — пробыла на своих постах несколько дней и ночей. Люди стояли на открытом воздухе, часто под обстрелом. Их пронизывал холод, мочил дождь, мучил голод, но никто не ушел со своего поста, никто не попросил досрочной смены.

Следующая смена дежурных у сигналов имела уже специально построенные дощатые укрытия. Дежурили по суткам».¹⁷

В начале мая 1943 г. стал применяться другой вариант поточного способа движения поездов. В одну ночь поезда двигались только в сторону Ленинграда, в другую — только в сторону Волховстроя.

Воспользовавшись тем, что поезда шли в одну сторону сплошным потоком, руководство дороги еще в начале апреля 1943 г. решило отправлять поезда вслед, т. е. выпускать на перегон не один состав, как это обычно делается, а несколько составов, следующих с каким-то интервалом во времени. Инициатор движения вслед заместитель начальника службы движения А. К. Угрюмов так писал об этом способе движения: «Отправление поездов следом — само по себе дело чрезвычайно ответственное, требующее высокой бдительности и организованности, чтобы не допустить столкновения поездов. Все же такая форма движения поездов применялась ранее. Она была нам известна как из практики, так и по технической литературе. Но при этом обязательным условием было движение поездов только в дневное время. Нигде и никогда не допускалось отправление поездов следом на участки, не имеющие специального оборудования, в темное время суток. . . Тщательно обсудив и взвесив все условия на линии, мы решили пойти на известный риск и ввели на всем участке от Волховстроя до Петрокрепости отправление поездов вслед в ночное время при одностороннем потоке».¹⁸

12 апреля 1943 г. телеграммой был разослан приказ (см. ниже, с. 197), подписанный начальником Октябрьской железной дороги Б. К. Саламбековым и главным ревизором по безопасности движения НКПС П. У. Медведевым, в котором говорилось: «Ввиду особых условий и для повышения пропускной способности участка Левобережная — Жихарево приказываю применить отправление поездов вслед как в светлое, так и темное время суток соблюдением следующих условий, обеспечивающих безопасность движения поездов:

1. Поезда отправлять вслед разграничением времени не менее 20 минут.
2. Учитывая ограничение скорости на перегоне Левобережная — Поляны, поезда со станций Левобережная, Междуречье в сторону Поляны выпускать с интервалом не менее 30 минут».¹⁹

Отправление поездов вслед в четном и нечетном направлениях как в темное, так и в светлое время суток было введено 21 апреля на участке Жихарево — Волховстрой-I (см. ниже, с. 199). Поезда отправлялись вслед с разграничением времени не менее 15 мин.²⁰

Руководство Октябрьской дороги 4 июня приказало временно, до устройства автоблокировки, отправлять поток поездов вслед с разграничением времени не менее 10 мин и на участке Шлиссельбург — Мельничный Ручей (см. ниже, с 205). При этом жезловый способ связи заменялся телефонным.²¹

Постепенно временной интервал между поездами стал уменьшаться и сократился до 3 — 5 мин. Между станциями находилось от 3 до 7 поездов. Короткие расстояния между составами — 1,5 — 2 км, а иногда и меньше — сильно затрудняли работу машинистов. Они все время должны были, ориентируясь по затемненным хвостовым сигналам впереди идущего поезда, а затем и по огням «живой блокировки», напряженно вглядываться вперед, чтобы вовремя заметить двигавшийся или остановившийся состав. «Ведя состав, — пишет А. К. Угрюмов, — машинист должен был неотрывно следить за всем происходящим впереди, чтобы не врезаться в хвост впереди идущего поезда. В то же время от него требовалось пристальное наблюдение за состоянием

топки, котла, за работой всех механизмов локомотива. Отопление локомотива нельзя было резко форсировать применением искусственных способов усиления тяги, так как при этом неизбежно вырывался огонь из трубы и тем самым обнаруживалось движение перед наблюдателями противника».²²

Чтобы облегчить работу машинистов и снизить возможность аварий, в апреле 1943 г. были разработаны дополнительные меры по обеспечению безопасности движения. Устанавливалось обязательное освещение действующих входных сигналов и вводилось ежедневное курсирование в дневное время на участке Шлиссельбург — Жихарево мотодрезины с прицепом для снабжения станций и перегонов необходимым инвентарем и материалами. По согласованию с военным командованием с красных огней хвостовых сигналов поездов, следовавших на линии Ленинград — Волховстрой, были сняты светомаскировочные жалюзи. Это намного уменьшило возможность наезда при сближении поездов. На тормозной площадке последнего вагона кроме находившегося там старшего кондуктора стал следовать главный кондуктор второй, сменной, поездной бригады. При этом в случае остановки поезда один из кондукторов шел навстречу следующему поезду и ограждал сигналами и петардами хвост своего состава. Другой кондуктор оставался на месте и, если исчезала причина остановки, мог следовать с поездом дальше, не ожидая возвращения ушедшего кондуктора. Такая мера сокращала время пребывания поезда в зоне обстрела в случае вынужденной его остановки. Для сопровождения поездов на участке Шлиссельбург — Волховстрой на паровозы стали назначать опытных машинистов-инструкторов, хорошо знавших трассу. При следовании через прифронтовой участок они должны были следить за положением на линии. Кроме того, для контроля за деятельностью низовых работников и организации беспрепятственного пропуска поездов к станциям Междуречье, Липки, Поляны, Жихарево с 18 апреля были прикреплены ответственные работники Октябрьской железной дороги.²³

Движение вслед и «живая блокировка» сразу же дали положительные результаты. За одну ночь по Шлиссельбургской магистрали успевали проходить в одну сторону 16, 20, а иногда и 25 поездов.²⁴

Однако возможности «живой блокировки» были ограничены. Больше сократить интервалы между поездами на перегонах, а значит, и повысить пропускную способность Шлиссельбургской трассы можно было только посредством автоблокировки. «Убедившись на месте в несовершенстве системы движения поездов с помощью постов, — вспоминал А. К. Угрюмов, — мы с Буниным стали думать, чем же можно ее заменить.

Вскоре на поляне возле Шлиссельбургского кладбища состоялось совещание, которое проводил член Военного совета Ленинградского фронта генерал-майор Н. В. Соловьев. Сообщение об открытии постов и их работе я закончил предложением о сооружении автоблокировки. В ответ на замечание, что автоблокировку от Ленинграда до Любани строили полтора года, Д. А. Бунин с совершенной достоверностью обосновал возможность построить облегченную двузначную автоблокировку за ... 15 дней. Здесь же было решено начать оборудование автоблокировкой строящийся обход первого участка трассы».²⁵

Приказ о постройке к 25 мая однопутной автоблокировки на участке Левобережная — Поляны и восстановлении двухпутной полуавтоматической блокировки на участке Поляны — Волховстрой начальник Октябрьской железной дороги издал 10 мая 1943 г.²⁶

Система упрощенной автоблокировки была разработана группой инженеров и техников службы сигнализации и связи дороги во главе с заместителем начальника службы Д. А. Буниным.²⁷ «При разработке ее, — пишет в своих воспоминаниях Д. А. Бунин, — мы допустили ряд отступлений от норм и правил, но это оправдывалось условиями, в которых система должна была действовать. Трудно было обеспечить автоблокировку электроэнергией. В обычных условиях она получает питание от хорошо резервированной высоковольтной линии, протянувшейся вдоль участка. Но такая

линия отсутствовала, и построить ее было невозможно. Автоблокировка должна была питаться от аккумуляторов, зарядка которых могла производиться в Шлиссельбурге. Это требовало, чтобы все устройства были максимально экономичными».²⁸

Вместо мачтовых светофоров были поставлены карликовые, состоявшие из светофорных головок без щитов, укрепленных на деревянных основаниях. Всего было установлено 30 двузначных светофоров с расстоянием между ними 900—1500 м, из расчета пятиминутного хода поезда между светофорами.²⁹

Так как питание светофоры получали от аккумуляторов, установленных в чугунных ящиках, требовалось, чтобы все устройства были максимально экономичными. Стандартные лампы мощностью 15 Вт были заменены автомобильными лампами мощностью 5 Вт. Правда, использование автомобильных ламп потребовало изготовления специальных переходных устройств, так как их цоколь не подходил к патрону ламподержателя линзового комплекта. Но затраты на эти работы оправдали себя, так как автомобильные лампы оказались в 6 раз экономичнее.³⁰

Намного был снижен расход электроэнергии благодаря тому, что сигналы автоблокировки не горели, когда не было поездов, и включались только при вступлении поезда на ближайший блок-участок, что было важно также и с точки зрения светомаскировки.³¹

25 мая 1943 г. на Шлиссельбургской трассе от ст. Левобережной до ст. Поляны прекратила действие «живая блокировка» и вводилась автоматическая. При этом на участке Левобережная — Междуречье автоблокировка была поставлена на новом обходе, более удаленном от линии фронта. Кроме светофоров на этом же перегоне было установлено 4 телефонных поста, которые сообщали о прохождении поездов по участку и повреждениях пути от артобстрела.³²

Следование поездов на Шлиссельбургской магистрали определялось теперь «Временными правилами движения поездов на участке Левобережная — Поляны Октябрьской железной дороги» (см. ниже, с. 202). Они были подписаны заместителем начальника службы движения А. К. Угрюмовым, заместителем начальника паровозной службы Е. А. Ширяевым и заместителем начальника службы сигнализации и связи В. Л. Тюриным и 25 мая 1943 г. утверждены начальником дороги Б. К. Саламбековым. Правила содержали три раздела: описание устройств автоблокировки и сигнализации; порядок движения поездов; порядок действия при неисправности автоблокировки или перерыве действия всех видов связи.³³

Документом, позволявшим выход поезда на перегон и следование до первого проходного светофора, служило разрешение на бланке зеленого цвета, а дальше поезд шел по сигналам автоблокировки. Особое внимание в правилах было обращено на обеспечение непрерывности движения поездов. «При остановке поезда у проходного светофора с красным или неопределенным показанием или с сигналом неосвещенным, — записано в § 19, — главный кондуктор выжидает 2 минуты, после чего, если на светофоре не появится разрешающего огня, переходит на локомотив, и поезд продолжает следовать до следующего светофора со скоростью не свыше 15 км/час. Если следующий проходной светофор будет в таком же положении, как указано выше, то движение продолжается таким же порядком».³⁴

При неисправности автоблокировки, т. е. при незажигании двух или более светофоров на перегоне, правила предусматривали прекращение движения поездов по сигналам автоблокировки и переход на управление движением по телефону. В правилах указывался также порядок движения поездов при выходе из строя всех видов связи, но при исправном действии автоблокировки. В этом случае следование потока поездов производилось при наличии согласия станции, находящейся впереди, по сигналам автоблокировки с выдачей разрешения на бланке зеленого цвета. С главным кондуктором последнего поезда потока на впереди находящуюся станцию посылалось письменное уведомление о том, что это последний поезд в потоке. После этого

пользование автоблокировкой прекращалось, и движение проходило с помощью письменных уведомлений.³⁵

9 июня начальник Октябрьской железной дороги утвердил «Временную инструкцию о порядке движения поездов вслед на участке Мельничный Ручей — Шлиссельбург Октябрьской железной дороги» (см. ниже, с. 206). Согласно инструкции, отправление поездов вслед производилось только при пропуске потока поездов пакетом (т. е. по графику одностороннего движения) в любое время суток с интервалом в 10 мин. Движение управлялось по телефону. Электрожелезнодорожная система восстанавливалась по проходе пакета поездов. Во время пропуска потока поездов вслед встречное движение, как правило, не допускалось. По если оно было крайне необходимо, отправление поездов вслед прекращалось и восстанавливался основной способ — электрожелезнодорожная система.³⁶

С 11 июня 1943 г. начала действовать автоматическая блокировка и на участке Мельничный Ручей — Шлиссельбург. К этому времени была восстановлена полуавтоматическая блокировка и на двухпутном участке Поляны — Волховстрой.³⁷

Таким образом, вся железнодорожная линия от Мельничного Ручья до Волховстроя была оснащена автоматической и полуавтоматической блокировкой, что давало возможность повысить интенсивность движения поездов.

Но построенную автоблокировку нужно было все время поддерживать в рабочем состоянии, а это, особенно на участке Левобережная — Поляны, который подвергался воздействию артиллерии и авиации противника, было делом чрезвычайно трудным. Руководили эксплуатацией автоблокировки прифронтового участка А. Тихомиров, П. Мельников и А. Голиченко, а обслуживали ее устройства электромеханики В. Власов, Ф. Джурджий, В. Панкевич, В. Челай, Г. Логвинов. На участке Мельничный Ручей — Шлиссельбург автоблокировку обслуживали М. Медведев, Г. Кузин, К. Мочалов.³⁸

Особенно много хлопот доставляли аккумуляторные батареи, питавшие все сигнальные точки автоблокировки. Их нужно было заряжать и развозить. Для этого на ст. Шлиссельбург поставили вагон (зарядную станцию), в котором был установлен ртутный выпрямитель. Ведал зарядной станцией инженер П. Ганин. Заряженные и отремонтированные аккумуляторы развозились автодрезиной.³⁹

Движение поездов вслед в одну ночь на Ленинград, в другую — на Волховстрой стало вредно сказываться на состоянии пути. Путь, уложенный с большими отступлениями от обычных технических требований, за одну ночь угоняло в сторону движения поездов до полуметра, а иногда и больше. В связи с этим порядок движения поездов был изменен. В первую половину ночи поезда стали ходить на Волховстрой, во вторую половину — на Ленинград.⁴⁰

В июне порядок движения поездов вновь был изменен. Военный совет Ленинградского фронта с 25 июня на участке Волховстрой — Шлиссельбург установил круглосуточное двухстороннее поточное движение в количестве 11 пар поездов в сутки. В первую очередь и в ночное время пропускались поезда, следовавшие в Ленинград с грузом, в том числе 6 поездов с продовольствием, боеприпасами и горюче-смазочными материалами и 5 поездов с топливом (углем, лесом, торфом и др.). Во вторую очередь и в дневное время двигались поезда из Ленинграда, причем первыми в потоке отправлялись военно-санитарные поезда, оперативные и поезда с грузами Наркомата обороны и народнохозяйственными грузами.⁴¹

Так как автоблокировка на участке Левобережная — Междуречье была поставлена на новом обходе, старый путь здесь использовался редко. В конце июля 1943 г. было решено использовать оба пути, так как они по существу представляли собой двухпутный участок. Для обеспечения безопасности движения поездов на старой трассе начальник Октябрьской железной дороги Б. К. Саламбеков приказал к 1 августа восстановить на перегоне Левобережная — Междуречье «живую блокировку».⁴²

Таким образом, почти вся Шлиссельбургская магистраль, за исключением

перегона Междуречье — Поляны длиной 11,5 км, стала двухпутной. Это повысило безопасность движения, так как не было скрещений поездов, и позволило увеличить подвоз грузов в Ленинград.

Правда, следует иметь в виду, что двухпутное движение на Шлиссельбургской трассе имело некоторое своеобразие. «С переходом на двухстороннее движение, — пишет А. К. Угрюмов, — использование трассы Шлиссельбург — Поляны осуществлялось так. В начале темного времени поезда следовали от Полян к Шлиссельбургу. Для этой цели они заранее накапливались на главном пути от Жихарева до Полян и частично (один, два поезда) выставлялись на перегоне Поляны—Междуречье. Движение начинали по команде Управления дороги. В обратном направлении для накопления составов использовался старый главный путь от Левобережная до Междуречье. И как только Междуречье проходил последний нечетный поезд (из Волховстроя), начиналось обратное движение, т. е. начинал движение первый четный поезд, который к этому времени подтягивался к Междуречью.

На старом главном пути накапливалось два-три, а может быть, и четыре поезда, которые удавалось укрыть за деревьями рощи около ст. Междуречье. Остальные поезда этого направления были расставлены в Левобережной и Шлиссельбурге. Выпуск их на перегон начинался одновременно с движением первого поезда, который находился у Междуречья. Таким образом, удавалось на какой-то отрезок времени организовать подобие двухпутного движения».⁴³

Большую роль в увеличении пропускной способности Шлиссельбургской трассы сыграли упрощенные методы формирования поездов.⁴⁴

Пропускная способность Шлиссельбургской магистрали во многом зависела от состояния пути, который, как сказано выше, был сооружен с большими отступлениями от обычных технических требований. Шпалы и рельсы укладывались прямо на снег, кривые имели небольшие радиусы, доходившие до 100—130 м, в то время как по правилам их радиус должен был быть значительно большим. Отсутствовали водоотливные устройства в виде кюветов и водоотводных канав, что обрекало путь на затопление при таянии снега весной. Такое состояние пути не допускало движения поездов со скоростью более 10 км в час.⁴⁵

Поэтому не было ничего неожиданного в том, что с самого начала эксплуатации магистрали из-за неисправности пути пришлось часто закрывать движение поездов. Уже 8 февраля, на третий день после открытия сквозного движения, на перегоне Поляны — Междуречье сошли с рельсов 15 вагонов. Это привело к перерыву в движении на 18 ч. Однако в целом в феврале 1943 г. перерывы в движении поездов по техническому состоянию пути составили всего 31 ч,⁴⁶ что объяснялось еще слабой интенсивностью движения по трассе, а также тем, что морозы сохраняли твердое основание пути.

С наступлением весны состояние железнодорожного полотна с каждым днем стало ухудшаться. С повышением температуры и таянием болотистой почвы начались размывы и просадки пути. На некоторых участках целые рельсовые звенья погружались в воду и болотистую грязь, и проходившие по ним поезда иногда были похожи на пароходы. Просадки рельсов при прохождении по ним поездов вследствие расхождения уровня вагонов часто приводили к саморасцепке вагонов, оборудованных автоматической сцепкой. Так как это грозило сходом с рельсов паровоза или вагонов, приходилось часто прерывать движение поездов.

В марте 1943 г. из-за размыва пути движение поездов закрывалось 4 раза, и перерывы в движении по этой причине составили уже 55 ч. В апреле из-за размыва пути движение на линии Шлиссельбург — Поляны прерывалось 18 раз, а общий перерыв в движении поездов из-за технического состояния пути составил более 150 ч.⁴⁷

Несмотря на то что по трассе началось движение поездов, УВВР-2 продолжало вести большие доделочные и ремонтные работы. На этих работах в феврале — марте 1943 г. ежедневно было занято около 3 тыс. человек. Велась разработка выемок с кюветами

для пропуска весенних вод. Производились работы по устройству подходов к постоянному мосту через Неву.⁴⁸

Но основные работы велись по поднятию и укреплению пути с помощью балластировки. Делать это днем было очень трудно, так как гитлеровцы обстреливали трассу и не позволяли пропускать поезда с балластом в светлое время. Работать приходилось ночью. Выпускались балластные поезда на трассу в хвосте потока поездов с грузами, и балласт до рассвета выгружался в местах, требовавших немедленного укрепления пути.⁴⁹ Для этих работ нужно было большое количество песчаного и шлакового балласта. Но в начале работы Шлиссельбургской трассы имелся только один источник сколько-нибудь доброкачественного балласта — это карьер у ст. Войбокало. Из него ежедневно на трассу можно было вывозить не менее двух составов балласта. Но так как движение поездов каждую ночь осуществлялось только в одну сторону, то балласт из Войбокальского карьера вывозился лишь через день. А этого было недостаточно. Воспользоваться старыми карьерами Ленинградского железнодорожного узла было нельзя, так как пропускать балластные поезда по чрезвычайно загруженному однопутному участку Мельничный Ручей — Шлиссельбург не представлялось возможным.⁵⁰

Положение с балластом улучшилось лишь после того, как у Шлиссельбурга, в районе городского кладбища, был открыт новый карьер. С открытием Шлиссельбургского карьера, куда были проложены подъездные пути, балласт стал завозиться на трассу ежедневно: одну ночь в одном направлении, другую — в обратном. При этом использовались одни и те же составы. Балластные поезда, совершая кольцевую езду между обоими карьерами, в одну ночь доставляли балласт из Войбокала, в следующую — из Шлиссельбурга. В дни ослабления движения поездов количество поступающего балласта увеличивалось, так как на трассу выпускались поезда и из Щегловского карьера.⁵¹

Выгруженный за ночь вдоль пути балласт полностью расходовался в течение дня для укрепления наиболее угрожаемых участков. Но не везде можно было укрепить путь обычной балластировкой. Там, где рельсы были уложены на торфяном болоте, совершенно раскисшем с наступлением весны, приходилось разбирать путь, укладывать фашины, засыпать их балластом и только после этого снова укладывать путь.⁵²

В результате больших доделочных и ремонтных работ к 1 мая 1943 г. было забалластировано 20,7 км Шлиссельбургской трассы. При этом было выполнено 57 734 кубометра земляных работ. Это позволило с 25 марта установить на участке от ст. Левобережной до 12-го км скорость движения поездов 20 км. Участок линии с 3-го по 20-й км был принят Октябрьской железной дорогой 18 апреля в постоянную эксплуатацию, остальной участок трассы с 20-го км до ст. Поляны сдан в постоянную эксплуатацию Октябрьской дороге 8 июля 1943 г.⁵³ Все эти меры позволили существенно улучшить работу Шлиссельбургской магистрали.

Любая железная дорога, сооруженная с соблюдением всех технических требований, не может нормально функционировать без постоянного наблюдения и поддержания в исправном состоянии. Тем более это относилось к Шлиссельбургской магистрали. Для поддержания вновь построенной линии в рабочем состоянии сразу же после присоединения ее к Октябрьской железной дороге по приказу Народного комиссариата путей сообщения от 11 апреля 1943 г. были организованы специальные дистанции службы пути — 22-я на ст. Междуречье и 11-я на ст. Войбокало.⁵⁴

22-я Междуреченская дистанция службы пути располагалась в границах от 4-го до 31-го км включительно линии Шлиссельбург — Поляны. Столь короткий отрезок пути, выделенный для обслуживания 22-й дистанции, объяснялся тем, что состояние буквально каждого метра спешно выстроенной Шлиссельбургской магистрали требовало пристального и непрерывного наблюдения. 11-я Войбокальская дистанция была организована на базе бывшей 4-й Волховстроевской дистанции службы пути Северной

железной дороги и располагалась в границах от 65-го до 118-го км линии Ленинград — Волховстрой, от нулевого до 33-го км линии Войбокало — Коса и от 32-го км до ст. Поляны линии Шлиссельбург — Поляны. Участок от 1-го до 3-го км Шлиссельбургской магистрали был присоединен к 15-й Ржевской дистанции службы пути. Начальниками дистанций были назначены: 22-й Междуреченской — Н. А. Варфоломеев, 11-й Войбокальской — Н. П. Шабан.⁵⁵

Работа путейцев по наблюдению и содержанию Шлиссельбургской трассы была очень трудной и по своему характеру во многом отличалась от подобной работы на других линиях. «Много необычного и своеобразного дала практика текущего содержания пути на трассе, — писал начальник службы пути Октябрьской дороги А. С. Кананин. — На протяжении долгих недель, а на некоторых участках и в течение всего периода эксплуатации трассы рельсы были залиты водой. Это значило, что общепринятый способ наблюдения за рельсами, стыками и шпалами был здесь невозможен. Путевой обходчик не мог осмотреть рельс и стык, не мог обнаружить трещину обычным остукиванием. Обходчики шли вдоль полотна по воде. В воде они меняли болты, ставили подкладки под рельсы, проверяли зазоры и т. д. Работа этих людей была невероятно трудна, требовала огромного физического напряжения».⁵⁶ Для того чтобы, например, забить костыль, один обходчик прижимал его ломиком, а другой сверху ударял по нему. Обычные ключи, чтобы ими можно было пользоваться над водой, удлинляли.

Несмотря на трудности и опасности, путейцы проделали огромную работу. Особенно много проводилось так называемых оздоровительных работ. Сюда входили вторичный послеосадочный и планоупредупредительный ремонт трассы, ремонт искусственных сооружений, стрелочных переводов, очистка кюветов и канав, сплошная смена рельсов легкого типа на тяжелый, добавление болтов в стыках рельсов и костылей, одиночная смена шпал. Эти работы проводились путейцами 22-й Междуреченской дистанции службы пути на линии Шлиссельбург — Поляны, 15-й Ржевской дистанции на участке от ст. Пискаревки до ст. Шлиссельбург и 11-й Войбокальской дистанции от ст. Поляны до ст. Волховстрой.⁵⁷

Большие работы велись по увеличению радиуса кривых и по замене в кривых участках рельсов легкого типа на тяжелый. Этой работой руководил заместитель начальника службы пути Е. А. Аникин. К концу июня 1943 г. кривые малых радиусов были переделаны и на всей трассе самые минимальные радиусы составляли 320 м. На некоторых участках был смягчен профиль трассы путем уменьшения крутизны подъема. Все это значительно облегчало вождение поездов.⁵⁸

Как уже было сказано, в результате поточного движения железнодорожный путь сильно смещался в сторону движения поездов. Это происходило не только на линии Шлиссельбург — Поляны, но и на перегоне Мельничный Ручей — Шлиссельбург. В связи с этим принимались меры по закреплению пути от угона. В 1943 г. установили 69 110 противоугонов типа Шестопалова, которые были изготовлены в мастерских дистанций пути. Всего таким способом удалось закрепить от угона 76 км пути.⁵⁹ Путейцы Октябрьской железной дороги проводили значительные работы по развитию старых путей и даже строили новые. Например, ими был восстановлен второй путь длиной 8,5 км на перегоне Поляны—Жихарево, который в первое время железнодорожных перевозок в Ленинград оставался однопутным.⁶⁰

Таким образом, железнодорожники, как строители, так и эксплуатационники, проделали громадную работу. Особо следует отметить необычные способы содержания пути и искусственных сооружений и организацию движения поездов. Здесь было проведено много специальных мероприятий. В увеличении пропускной способности Шлиссельбургской трассы важную роль сыграли «живая блокировка», автоблокировка, упрощенный способ формирования поездов, организация специальной паровозной колонны, диспетчерского командования на ст. Войбокало, пачкообразное, поточное, отправление поездов вслед. Особенно много дало отправление поездов вслед. «...Мы

применили пакетный график, т. е. одностороннее движение поездов, — писал в конце войны начальник Октябрьской железной дороги Б. К. Саламбеков. — Само по себе это уже увеличило пропускную способность, так как устранило необходимость так называемого скрещения, то есть ожидания встречного поезда на станции. Затем мы стали в нарушение общепринятых правил выпускать поезда на перегон один за другим, в хвост, тогда как обычно сзади идущему поезду приходится ожидать, когда передний состав проследует весь перегон и будет принят станцией. Чтобы избежать опасности столкновения поездов на перегонах, мы установили ответственных людей, которые должны были находиться во всех составах и в случае остановки на перегоне ограждать состав. Эти люди были снабжены сигналами и петардами.

Нет слов, такая работа была чревата многими трудностями и опасностями. Поэтому мы отобрали лучших, самых боевых и стойких машинистов, главных кондукторов и диспетчеров и назначили их сначала политруками, потом начальниками поездов, ответственными за работу паровозной и поездной бригады, за сохранность поезда и его своевременное проследование.

Мы шли на известный риск, нарушая общие для транспорта правила технической эксплуатации. Этот риск оправдал себя потому, что на трассе работали люди высокого сознания долга, большой отваги, люди, обладавшие разнообразным производственным опытом».⁶¹

Много выдумки и изобретательности проявили связисты.

Огромную роль в улучшении работы Шлиссельбургской магистрали, как и всего железнодорожного транспорта страны, сыграло введение 15 апреля 1943 г. на всех железных дорогах военного положения. Все рабочие и служащие железных дорог на период войны объявлялись мобилизованными и закреплялись для работы на транспорте. Был утвержден Устав о дисциплине рабочих и служащих железнодорожного транспорта.⁶²

Введение военного положения и внедрение Устава о дисциплине повысило уровень трудовой дисциплины и организованности среди ленинградских железнодорожников и способствовало более четкой работе Шлиссельбургской магистрали.

Вся работа большого коллектива железнодорожников способствовала неуклонному росту пропускной способности Шлиссельбургской магистрали. И несмотря на то что линия постоянно подвергалась противникам артобстрелам и бомбардировкам с воздуха, количество проходивших по ней поездов все время увеличивалось.

Если в феврале и марте 1943 г. в Ленинград проследовало соответственно всего 69 и 60 поездов, а в обратном направлении 67 и 72 поезда, то в последующие месяцы интенсивность движения непрерывно возрастала. В апреле на Ленинград было пропущено 157 поездов, в мае — 259, в июне — 274. Из Ленинграда в эти месяцы проследовали соответственно 134, 290 и 261 поезд.⁶³

Когда были приняты специальные меры, повышающие безопасность движения поездов, и особенно когда в конце июня ввели круглосуточное движение, пропускная способность Шлиссельбургской трассы еще более возросла. На Ленинград проследовало: в июле — 369 поездов, августе — 351, сентябре — 333, октябре — 436, ноябре — 390, декабре — 407 поездов. Из Ленинграда в эти месяцы прошло соответственно 338, 332, 360, 434, 376, 412 поездов.⁶⁴

Всего с начала эксплуатации железной дороги Шлиссельбург — Поляны по декабрь 1943 г. включительно в Ленинград было пропущено 3105 поездов и из Ленинграда — 3076 поездов. Это позволило доставить в Ленинград значительное количество различных грузов.

В Ленинград доставлялись грузы самого широкого ассортимента, но в основном это были боеприпасы, топливо, продовольствие. Например, за период с 10 по 20 февраля Военный совет Ленинградского фронта обязал начальника Северной железной дороги Н. А. Груничева отправить в Ленинград по новой железной дороге через Шлиссельбург боеприпасов 1000 вагонов (14 тыс. т), угля — 400 (8 тыс. т), авиабензина — 200 (2 тыс.

640 т), продовольствия — 1030 вагонов (16 тыс. 50 т). Кроме того, с 15 по 20 февраля предусматривалась доставка 100 вагонов (1600 т) военно-технического имущества.⁶⁵

Из Ленинграда поезда шли не только порожняком, они также везли различные грузы. Например, Военный совет фронта обязал начальника Октябрьской железной дороги Б. К. Саламбекова за период с 10 по 14 февраля отправить из Ленинграда 500 вагонов (8 тыс. т) заводского оборудования и материалов, 500 вагонов автомашин, 100 вагонов (1600 т) грузов Наркомата обороны СССР и Краснознаменного Балтийского флота и 150 вагонов (2400 т) сборных народнохозяйственных грузов.⁶⁶ С 1 февраля по 20 марта 1943 г. был эвакуирован 671 вагон промышленного оборудования и 247 вагонов различных материалов.⁶⁷ В числе промышленного оборудования находились металлорежущие станки, металлургическое, энергетическое и разное технологическое оборудование (формовочные машины, мостовые краны, прессы, компрессоры, электромоторы и др.). В составе материалов были цветные металлы, инструменты и штампы, фарфоровые изоляторы и др.⁶⁸

Кроме различных грузов из Ленинграда вывозилось нетрудоспособное население. И если большую часть 1943 г. эвакуация осуществлялась по Ладожскому озеру, то в конце года она была полностью переключена на железную дорогу. Военный совет Ленинградского фронта 23 октября 1943 г. принял по этому вопросу специальное постановление, в котором было сказано: с 10 ноября 1943 г. перевозку из Ленинграда эвакуируемых инвалидов Отечественной войны, престарелых, больных и командировочных производить по железной дороге. Начальник Октябрьской дороги должен был обеспечить для этого необходимое количество оборудованных вагонов. В соответствии с постановлением 10 ноября закрывались эвакуационные пункты на станциях Борисовой Гриве и Кобоне.⁶⁹

По Шлиссельбургской магистрали было налажено и пассажирское движение. С 7 июня 1943 г. между Ленинградом и Москвой ежедневно стали курсировать два пассажирских вагона — один мягкий и один жесткий. Они следовали в составе одного из товарных поездов, двигавшихся в ночном потоке. На ст. Волховстрой пассажирские вагоны включались в пассажирский поезд, который шел на Москву через Тихвин, Будогощь, Неболчи, Окуловку. Движение вагонов из Москвы в Ленинград происходило этим же путем.⁷⁰ При следовании пассажирских вагонов по линии Шлиссельбург — Поляны в них выключался свет, который до этого ярко горел в зашторенных купе. Пассажиры сидели на своих местах одетые, готовые в случае аварии выпрыгнуть из вагона через открытые настежь двери.⁷¹ Но в связи с наступлением белых ночей и увеличившейся опасностью от артиллерийских обстрелов противником с 18 июня движение пассажирских вагонов было прекращено. Возобновилось оно только осенью 1943 г., когда период темного времени суток стал значительно большим. С 10 ноября между Ленинградом и Москвой тем же путем, каким следовали в июне пассажирские вагоны, начал ежедневно курсировать прямой скорый пассажирский поезд № 21/22.⁷²

Таким образом, железная дорога Шлиссельбург — Поляны стала регулярно действующей линией и прочно связала Ленинград со страной. После разгрома немецко-фашистских войск под Ленинградом 23 февраля 1944 г. вновь вошла в строй главная линия Ленинград—Москва. В этот день из Ленинграда вышел первый грузовой поезд. А 20 марта в Москву после трехлетнего перерыва отправилась первая «Красная стрела». Начальником поезда был Герой Социалистического Труда М. Г. Кардаш. Так как поезд еще нуждался в прикрытии, в хвосте состава находился товарный вагон, из открытых люков его крыши торчали дула крупнокалиберных пулеметов. Надобность в Шлиссельбургской трассе отпала, и она была разобрана.⁷³

¹ ЦАМО, 217, оп. 1264, д. 1, л. 79.

² АОЖД, 1, оп. 12, д. И, л. 49.

³ Там же, л. 99, 100.

⁴ Там же, л. 100.

⁵ Околоток пути — подразделение дистанции службы пути, руководимое дорожным мастером. Путьевой околоток является основной производственной единицей хозяйства пути.

⁶ ЦГАОРЛ, ф. 2275, оп. 10, д. 306, л. 29, 30.

⁷ ЦАМО, ф. 217, оп. 1258, д. 168, л. 155. - Это предложение высказал еще 21 февраля 1943 г. начальник ВОСО Ленинградского фронта полковник Виноградов в справке-докладе по вопросу работы Шлиссельбургской магистрали (там же, оп. 1264, д. 30, л. 33).

⁸ Там же, оп. 1258, д. 210, л. 61.

⁹ *Августынюк А., Гвоздев М.* Первая магистраль. Л., 1951, с. 485; АОЖД, ф. 1, оп. 12, д. 11, л. 101, 102. - Заместитель начальника службы движения Октябрьской железной дороги в годы войны А. К. Угрюмов по этому вопросу написал автору следующее: «Участком Ленинград — Шлиссельбург (вернее Кушелевка - Шлиссельбург) командовало Ленинград-Финляндское отделение движения, где начальником был А. Т. Янчук. Движением поездов руководил дежурный поездной диспетчер 5-го отделения. Сам же А. Т. Янчук, как правило, находился в Шлиссельбурге с небольшим числом помощников и организовывал расстановку поездов, направляемых в Волховстрой, и их выпуск на трассу... На ст. Войбокало был организован филиал Ленинград-Московского отделения движения. Он был оборудован диспетчерской (селекторной) связью. Начальником филиала был назначен начальник Ленинград-Московского отделения движения Н.И. Иванов, и он подобрал себе штат, а также оснастился оборудованием со своего отделения в Ленинграде» (Архив автора)

¹⁰ Августынюк А., Гвоздев М. Первая магистраль, с. 485, 486; АОЖД, ф. 1, оп. 12, д. 12, л. 51, 53.

¹¹ Морозов А. С. Живые «светофоры». — В кн.: Октябрьская фронтовая : Воспоминания железнодорожников о работе Октябрьской магистрали в годы Великой Отечественной войны 1941—1945 гг. Л., 1970, с. 158.

¹² АОЖД, ф. 1, оп. 12, д. 11, л. 57.

¹³ Петарда — небольшая, круглая, начиненная взрывчатым веществом жестяная коробочка с захватом для прикрепления к головке рельса. При наезде колеса паровоза на петарду раздавался сильный хлопок — сигнал машинисту немедленно остановить поезд. Петарды устанавливались на обоих рельсах в количестве 3 штук на некотором расстоянии друг от друга в шахматном порядке.

¹⁴ Межпостовая связь осуществлялась военно-полевым проводом, протянутым по кустам, деревьям, шестам. Работала она ненадежно, часто повреждалась. Поэтому за линией связи круглосуточно наблюдали сменные электромеханики, снабженные достаточным количеством провода на случай восстановления повреждений (АОЖД, ф. 1, оп. 12, д. 12, л. 222).

¹⁵ АОЖД, ф. 1, оп. 12, д. И, л. 58—60. — 10 мая 1943 г. Начальник Октябрьской дороги передал по телеграфу следующий приказ: «В частичное изменение временной инструкции от 5/5 с. г. о порядке движения поездов на участке Левобережная — Жихарево с применением живой

блокировки приказываю:

1. Зеленое стекло прямоугольной части указателя заменить желтым.
2. Проходные сигналы по проходе поезда приводить в заграждающее положение и вновь открывать для движения по удалении проследовавшего поезда на тормозной путь.
3. Правом занятия блок-участка является показание желтого огня проходного сигнала, который требует от поездной бригады особой бдительности, так как впереди лежащий блок-участок может быть занят впереди идущим поездом.
4. На разъезде Липки [на] проходных семафорах [при] открытом положении [в] ночное время установить желтый огонь. [В] остальном инструкция сохраняется» (ЦГАОРЛ, ф. 2275, оп. 10, д. 306, л. 44).

¹⁶ *Августынюк А.* В огненном кольце. Л., 1948, с. 158—161; АОЖД, ф. 1, оп. 12, д. 11, л. 57.

¹⁷ *Августынюк А.* В огненном кольце, с. 161. — Среди тех, кто стоял в первой смене, были А. С. Морозов, Г. П. Савицкий, Ф. К. Адаменков, С. В. Трушталевский, Б. Е. Пинхасович,

¹⁸ *Угрюмов А.* Поточный метод движения поездов. — В кн.: ' На фронтовой магистрали: Из опыта работы ленинградских железнодорожников в дни Отечественной войны. Л., 1945 с. 16, 17.

¹⁹ ЦГАОРЛ, ф. 2275, оп. 10, д. 306, л. 35.

²⁰ Там же, л. 38.

²¹ Там же, л. 57.

²² *Угрюмов А. К.* Трасса у линии фронта. — Октябрьская магистраль, 1982, 23 февраля.

²³ *Угрюмов А.* Поточный метод движения поездов, с. 17; ЦГАОРЛ, ф. 2275, оп. 10, д. 306, л. 35, 37 —39.

²⁴ ЦАМО, ф. 217, оп. 1264, д. 50, л. 192, 193.

²⁵ *Угрюмов А.* Поезда шли караваном. — В кн.: Октябрьская фронтовая. ., с. 156—157.

²⁶ *Августынюк А.* В огненном кольце, с. 162.

²⁷ АОЖД, ф. 1, оп. 12, д. 13, л. 25.

²⁸ *Бунин Д. А.* Сигнал показывал «зеленый». — В кн.: Октябрьская фронтовая...., с. 164.

²⁹ *Августынюк А.* В огненном кольце, с. 162; *Угрюмов А.* Поточный метод движения поездов, с. 19; ЦАМО, ф. 217, оп. 1250, д. 502, л. 13.

³⁰ *Бунин Д. А.* Сигнал показывал «зеленый», с. 164, 165.

³¹ Там же, с. 165.

³² *Августынюк А.* В огненном кольце, с. 163; ЦАМО, ф. 217, оп. 1264, д. 50, л. 130.

³³ АОЖД, ф. 1, оп. 12, д. И, л. 62—68.-9 ноября 1943 г. «Временные правила» были дополнены четвертым разделом, под названием «Порядок движения четных поездов на перегоне Междуречье — Поляны» (см. ниже, с. 209) (ЦГАОРЛ, ф. 2275, оп. 10, д. 306, л. 114).

³⁴ АОЖД, ф. I, оп. 12, д. 11, л. 63, 66.

³⁵ Там же, л. 67, 68.

³⁶ ЦГАОРЛ, ф. 2275, оп. 10, д. 306, л. 61, 62.

³⁷ АОЖД, ф. 1, оп. 12, д. И, л. 61.

³⁸ Бунин Д. А. Сигнал показывал «зеленый», с. 166.

³⁹ Там же.

⁴⁰ АОЖД, ф. 1, оп. 12, д. 11, л. ИЗ, 115.

⁴¹ ЦЛМО. ф. 217, оп. 1546, д. 263. л. 94.

⁴² ЦГЛОРЛ, ф. 2275, оп. 10, д. 306, л. 80, 81.

⁴³ Архив автора.

⁴⁴ ЦГАОРЛ, ф. 2275, оп. 10, д. 34, л. 9.

⁴⁵ ЦАМО, ф. 217, оп. 1264, д. 50, л. 61; АОЖД, ф. 1, оп. 12, д. 13, л. 14, 15.

⁴⁶ ЦАМО, ф. 217, оп. 1264, д. 50, л. 61.

⁴⁷ Там же, л. 119, 120, 134.

⁴⁸ Там же, д. 1, л. 80; оп. 1250, д. 502, л. 6.

⁴⁹ АОЖД, ф. 1, он. 12, д. 13, л. 17.

⁵⁰ Кананин А. Вдоль переднего края. — В кн.: На фронтовой магистрали. ..., с. 23, 24; АОЖД, ф. 1, оп. 12, д. 13, л. 17.

⁵¹ АОЖД, ф. 1, оп. 12, д. 13, л. 18.

⁵² Кананин А. Вдоль переднего края, с. 24.

⁵³ ЦАМО, ф. 217, оп. 1264, д. 50, л. 119, 135; оп. 1250, д. 502. л. 6.

⁵⁴ АОЖД, ф. 1, оп. 12, д. 13, л. 8—10.

⁶⁵ Там же.

⁵⁸ Кананин А. Вдоль переднего края, с. 25.

⁵⁷ АОЖД, ф. 1, оп. 12, д. 13, л. 08-73.

⁵⁸ Там же, л. 23, 24.

⁵⁹ Там же, л. 107.

⁶⁰ Там же, л. 93.

⁶¹ Саламбеков В. Путь октябрюцев. — В кн.: На фронтовой магистрали..., с. 11—12.

⁶² История второй мировой войны. 1939—1945. М., 1976, т. 7, с. 52.

⁶³ В литературе встречаются разные данные о количестве прошедших по Шлиссельбургской трассе поездов. Здесь и далее эти цифры приводятся по «Отчету управления военных сообщений Ленинградского фронта по вопросам заграждений, строительства и восстановления железных дорог за период Отечественной войны (1941—1945)». См.: ЦАМО, ф. 217, оп. 1264, д. 1, л. 81.

⁶⁴ ЦАМО, ф. 217, оп. 1264, д. 1, л. 81.

⁶⁵ Там же, оп. 1258, д. 167, л. 89; д. 168, л. 11.

⁶⁶ Там же, д. 167, л. 89.

⁶⁷ Естественно, что до ввода в эксплуатацию Шлиссельбургской трассы эвакуация осуществлялась через Ладожское озеро.

⁶⁸ ЦАМО, ф. 217, оп. 1258, д. 168, л. 104.

⁶⁹ Там же, оп. 1546, д. 263, л. 127.

⁷⁰ *Августынюк А.* В огненном кольце, с. 163, 164. — 5 июня 1943 г. Б. К. Саламбеков телеграммой сообщил, что «с 6 июня 1943 г. вплоть до отмены изменяется следование группы пассажирских вагонов», курсировавших между Москвой и Ленинградом. Из этого можно сделать вывод, что пассажирское движение на Шлиссельбургской трассе началось раньше 7 июня 1943 г. (ЦГАОРЛ, ф. 2275, оп. 10, д. 306, л. 58).

⁷¹ *Августынюк А.* В огненном кольце, с. 164.

⁷² Там же, с. 164.

⁷³ Там же, с. 190, 196.

ЗАЩИТА ШЛИССЕЛЬБУРГСКОЙ ТРАССЫ

Шлиссельбургская магистраль, проходившая вдоль южного берега Ладожского озера по узкому коридору шириной всего 8—11 км, могла сколько-нибудь успешно работать только при организации ее надежной обороны. Хорошо понимая, что фашисты сделают все, чтобы не допустить прямой железнодорожной связи Ленинграда со страной, советское командование приняло самые разнообразные меры по ее защите.

Длившаяся почти целый год защита трассы стала крупной и своеобразной военной операцией, в которой советские войска одержали верх над фашистской армией.

Близость позиций противника не только позволяла ему держать трассу под обстрелом своей артиллерии, ведя при этом за ней визуальные наблюдения, воздействовать на нее своей авиацией, но и создавала угрозу захвата врагом полосы, отвоеванной в результате операции по прорыву блокады Ленинграда. Поэтому, как пишет в своих воспоминаниях маршал Советского Союза К. А. Мерецков, «сразу же после соединения войска 67-й и 2-й ударной армий повернули на юг, с тем чтобы расширить прорыв. Но противник, подтянув в район Синявина новые силы и большое количество артиллерии преимущественно крупного калибра, отбивал все наши атаки. Части 67-й и 2-й ударной армий вынуждены были перейти к обороне на достигнутых рубежах. Первым делом они укрепили зону прорыва, создав на территории выступа ряд оборонительных рубежей фронтом на юг, перегруппировали и перенацелили артиллерию, создали сильные армейские и фронтовые резервы. Тем не менее угроза захвата только что отвоеванной территории и, следовательно, вторичного замыкания кольца блокады не исключалась. Гитлеровцы удерживали в своих руках Синявинские высоты, которые представляли собой выгодный рубеж не только для обороны, но и для активных действий. Используя лесные массивы, примыкающие к Синявину с юга, и разветвленную дорожную сеть, они могли скрытно, притом в короткое время сосредоточивать здесь крупные силы.

Необходимо было сбить противника с Синявинских высот и расширить прорыв по крайней мере до железнодорожной линии Ленинград — Москва.

Расширение прорыва настоятельно диктовалось и необходимостью создания более благоприятных условий для работы железнодорожной ветки, проложенной по коридору. Обстреливая двигающиеся по ней поезда как с закрытых позиций, так и прямой наводкой, гитлеровцы держали нас в постоянном напряжении.

Почти весь 1943 год шла борьба за линии снабжения Ленинграда и за расширение зоны прорыва.

Противник не хотел, а если учесть настоятельную необходимость сохранения престижа, то и не мог смириться с провалом своих планов. Слишком долго гитлеровцы кричали о неизбежной гибели города в тисках блокады, о неприступности немецких укреплений под Ленинградом, чтобы так легко расстаться с этой мыслью. Когда блокада была прорвана, они начали утешать себя призрачной надеждой, что через зону прорыва не пройдет ни один поезд, что все будет уничтожено артиллерийским огнем. Когда же и эта надежда рухнула, немецкое командование срочно начало укреплять Синявинские высоты, подтягивать силы и готовиться к наступательным действиям.

Советское командование со своей стороны не могло мириться с положением, при котором идущие в Ленинград эшелоны подвергались обстрелу, а коридор находился под непрерывной угрозой вторжения немецких войск. В связи с этим сразу же после прорыва блокады перед войсками Ленинградского и Волховского фронтов возникла задача — захватить Синявинские высоты и разгромить мгинско-синявинскую группировку

противника».¹

И почти 12 месяцев войска этих фронтов вели то затухавшие, то разгоравшиеся боевые действия в направлении ст. Мги. Эти боевые действия начались через день после прорыва блокады Ленинграда. Уже 20 января 1943 г. части 67-й армии после перегруппировки перешли в наступление в общем направлении на Мустолово, имея задачу во взаимодействии со 2-й ударной армией уничтожить синявинскую группировку противника и к исходу дня овладеть рубежом северная окраина Арбузова—Рабочий поселок № 6. Однако сил, выделенных для наступления, оказалось недостаточно, и преодолеть оборону врага они не смогли.²

В дальнейшем, с 21 по 31 января, 67-я армия, усиленная за счет резервов фронта, во взаимодействии со 2-й ударной армией продолжала свои атаки, но сколько-нибудь расширить коридор не смогла. Причиной являлось то, что противник успел создать прочную оборону и все время усиливал здесь группировку своих войск за счет переброски частей с других направлений. Кроме того, сказались и недостатки в боевых действиях наших войск. Не были, например, перед наступлением как следует организованы разведка и подавление обороны врага.³

Однако действия наших войск позволили прочно закрепить занятый район и сорвали попытки врага восстановить блокаду Ленинграда. Этим было обеспечено строительство железной дороги Шлиссельбург — Поляны.

Боевые действия по расширению отвоеванной у противника полосы вдоль южного берега Ладожского озера, проведенные войсками 67-й и 2-й ударной армий в январе 1943 г., показали, что немецко-фашистское командование, стянув силы в район Синявинских высот, сильно ослабило фланги своей мгинско-синявинской группировки. В связи с этим командование Ленинградского и Волховского фронтов считало, что расширить коридор целесообразнее ударом по флангам.

Ставка Верховного Главнокомандования согласилась с таким соображением и 2 февраля 1943 г. отдала директиву о нанесении встречных фланговых ударов по слабым местам обороны противника южнее Мги, с тем чтобы окружить и уничтожить всю мгинско-синявинскую группировку врага. При этом директива предусматривала продолжение активных действий в районе Синявинских высот с фронта.⁴

В соответствии с директивой Ставки Ленинградский фронт должен был наносить удар силами 55-й армии из района Колпина вдоль Октябрьской железной дороги с поворотом на Мгу, а Волховский фронт — войсками 54-й армии из района Смердыни в направлении на Шапки.⁵

Наступление 55-й армии, которой командовал генерал В. П. Свиридов, и 54-й армии под командованием А. В. Сухомлина началось 10 февраля и было для фашистов неожиданным. Части 55-й армии уже к исходу первого дня наступления прорвали оборону противника, продвинулись на 4—5 км и захватили несколько населенных пунктов, в том числе Красный Бор, а также ст. Поповку. Но уже на второй день, в связи с тем что на поле боя появились части и соединения противника, переброшенные с других участков фронта, наступление стало замедляться и вскоре совсем прекратилось.⁶

Наступление 54-й армии в первый день почти не имело успеха, так как натолкнулось на прочную оборону фашистов. В последующие дни частям армии удалось вклиниться в оборону врага, но появление новых вражеских частей привело к тому, что и здесь наше наступление остановилось.

Опасаясь выхода наших войск в тыл мгинско-синявинской группировки, немецко-фашистское командование, усиливая свои войска в полосе действий 55-й и 54-й армий, сильно ослабило синявинскую группировку. Этим воспользовалось советское командование. 13 февраля в наступление на синявинском направлении перешли войска 67-й и 2-й ударной армий.⁷

В ходе наступления обе армии добились некоторых успехов. Наиболее значительным был захват частями 67-й армии Первого и Второго Городков и 8-й ГЭС

и выход в район Арбузова. В результате был срезан выступ позиций противника, наиболее близко подходивший к Шлиссельбургу. Это улучшило условия обороны отвоёванной полосы, так как фашисты не могли теперь наносить фланговые удары по нашим войскам, действовавшим в районе Синявина.⁸

Однако развить свое наступление и эти армии не смогли. Главная причина заключалась в том, что противник имел здесь сильно укрепленные позиции и быстро перебросил сюда войска с других участков. Кроме того, в действиях наших войск имелись существенные недостатки, главным из которых являлось то, что 67-я и 2-я ударная армии действовали порознь и распыляли свои силы.⁹

Таким образом, наступление наших войск на всех направлениях, в силу того что противник, маневрируя живой силой, создавал превосходство, наталкивалось на упорное сопротивление, которое они преодолеть не могли. В связи с этим, а также из-за потерь, понесенных советскими войсками, Ставка Верховного Главнокомандования 27 февраля отдала приказ прекратить наступление.¹⁰

Но так как Шлиссельбургская трасса и весь отвоёванный у врага коридор продолжали подвергаться прицельному артиллерийскому обстрелу и находились под угрозой вторжения врага, Ставка одновременно с приказом о прекращении наступления дала указание командующим Ленинградским и Волховским фронтами приступить к подготовке новой наступательной операции.¹¹

В соответствии с указанием Ставки войска Ленинградского и Волховского фронтов перешли в наступление 19 марта 1943 г. На этот раз в отличие от февральского наступления в связи с недостатком сил перед войсками ставилась иная задача — окружить не всю мгинско-синявинскую группировку, а лишь те вражеские дивизии, которые находились в районе Синявина. В наступлении участвовали 55-я армия Ленинградского фронта и 8-я армия Волховского фронта, наносившие удары в общем направлении на Войтолово: первая — из района Красного Бора, вторая — из района Воронова.¹² Войска 55-й армии, несмотря на сильное сопротивление противника, на отдельных участках продвинулись до одного километра, а дальше развить наступление не смогли. В связи с бесперспективностью дальнейших атак командование Ленинградского фронта 22 марта прекратило наступление армии.¹³ Войска 8-й армии в первый же день продвинулись на 2—5 км, а в последующие дни вышли к северной окраине мощного опорного пункта врага Карбусели и подошли к железнодорожной линии Кириши—Мга. Но в связи с переброской противником в район наступления соединений с других участков (к концу марта в полосе наступления 8-й армии было сосредоточено в общей сложности до 5 вражеских пехотных дивизий и 52 артиллерийские батареи) дальнейшее продвижение наших войск и на этом направлении успеха не имело.¹⁴

В связи с возросшим сопротивлением гитлеровцев и наступившей весенней распутицей Ставка Верховного Главнокомандования 2 апреля приказала командованию фронтов прекратить наступление, закрепиться на достигнутых рубежах и организовать на них прочную, глубокоэшелонированную оборону.¹⁵

Таким образом, и эта операция не привела к достижению желаемых результатов. Коридор не был расширен, и вражеская артиллерия продолжала обстреливать Шлиссельбургскую магистраль, связавшую Ленинград с Большой землей. Но, несмотря на это, наступательные действия Ленинградского и Волховского фронтов имели громадное значение. Дело в том, что немецко-фашистское командование в конце февраля, вынашивая планы восстановления блокады Ленинграда, начало стягивать войска в район Пушкина и усиливать свою синявинскую группировку с тем, чтобы нанести удар по 55-й армии с целью восстановления утраченных позиций в ходе февральских боев и одновременно перейти в наступление против 67-й и 2-й ударной армий.

Но наступление войск Ленинградского и Волховского фронтов сорвало эти планы противника. Гитлеровское командование было вынуждено отвлечь от Синявина силы, сосредоточенные для действий с целью восстановления блокады Ленинграда, и

использовать их для отражения наступления 55-й и 8-й советских армий. Начавшееся в середине марта наступление на Новгород войск 52-й армии Волховского фронта также содействовало срыву планов врага. Бои, продолжавшиеся здесь до 24 марта, не только отвлекли на себя более 4 вражеских дивизий, но и не позволили гитлеровскому командованию перебрасывать отсюда свои войска на другие участки фронта.¹⁶

Несмотря на провал очередных планов противника захватить отвоеванный советскими войсками коридор и тем самым восстановить блокаду Ленинграда, гитлеровское командование не отказалось от своих замыслов наступления на город. Уже 13 марта в оперативном приказе ставки вермахта № 5, в котором были определены общие задачи немецких войск на летний период, наряду с основными идеями наступления на Курском выступе в начале июля предусматривалось проведение операции против Ленинграда. В приказе говорилось, что «операция будет проведена при максимальном сосредоточении всей имеющейся в распоряжении артиллерии, с использованием новейшего наступательного оружия».¹⁷

План наступления на Ленинград начал разрабатываться со второй половины марта. При планировании операции, которая вначале получила название «Беренфанг» («Охота на медведя»), рассматривались два варианта: наступление на Ленинград: прямо с занимаемых противником позиций или сначала проведение операции с целью полной ликвидации связи города со страной по суше, а затем уже наступление на сам Ленинград. Командующий группой армий «Север» Кюхлер поддерживал идею захвата Ленинграда в два этапа — сначала создание линии фронта по р. Волхов и уже после этого наступление на Ленинград. Первый этап стал называться «Паркплац-I», второй — «Паркплац-II».¹⁸

Со второй половины мая в группе армий «Север» стала усиленно вестись подготовка к наступлению на Ленинград, что неоднократно подтверждали также и пленные, и перебежчики. В результате перегруппировок гитлеровское командование к началу июля создало непосредственно на мгинском выступе ударную группировку в составе 12 пехотных дивизий. Здесь же, на мгинском направлении, находились 7 дивизий резерва.¹⁹

Чтобы сорвать попытку врага организовать наступление на Ленинград, сковать его войска, разбить их в боях и создать условия для окончательного разгрома немецко-фашистских войск под Ленинградом, Ставка Верховного Главнокомандования приказала подготовить наступление советских войск. К операции привлекались войска Ленинградского и Волховского фронтов, первый из которых должен был наступать в районе Синявина, а второй — в районе Воронова, с последующим ударом на Мгу.²⁰

Привлекавшаяся к операции 67-я армия (командарм М. П. Духанов) Ленинградского фронта должна была овладеть Синявинскими и Келкловскими высотами и установить общий фронт с 55-й армией на восточном берегу Невы и с Волховским фронтом по линии Ивановское— Горы. 8-й армии (командарм Ф. Н. Стариков) Волховского фронта приказывалось нанести главный удар в направлении Воронова, Славянки, Михайловской, Мги, вспомогательный — в направлении Карбусели, Турышкина.²¹

Наступление наших войск началось утром 22 июля после мощной артиллерийской подготовки. Завязались ожесточенные бои, в которых участвовали танки, фронтовая авиация и авиация дальнего действия. Однако, несмотря на то, что гитлеровцы несли большие потери от огня нашей артиллерии и ударов авиации, развить наступление не удалось. Одной из причин этого являлись большая глубина обороны противника и высокая плотность ее насыщения живой силой и техникой. Кроме того, для противодействия нашим войскам враг использовал все свои резервы, сосредоточенные на мгинском выступе, и даже 2 пехотные дивизии, снятые из-под Ленинграда. В связи с

бесперспективностью дальнейшего наступления без усиления ударных группировок войска Ленинградского и Волховского фронтов в соответствии с указанием Ставки Верховного Главнокомандования 22 августа перешли к обороне.²²

Наступательные действия наших войск в июле—августе 1943 г. имели большое значение. Они заставили немецко-фашистское командование вместо запланированного наступления на Ленинград использовать приготовленные для отражения нашего наступления силы. Действия советских войск на всех участках всего советско-германского фронта были тесно увязаны между собой. Планируя летнее наступление войск Ленинградского и Волховского фронтов, Ставка Верховного Главнокомандования руководствовалась не только стремлением сорвать вражеский план вновь блокировать Ленинград. Активными действиями советских войск под Ленинградом Ставка стремилась сковать основные силы группы армий «Север» и не позволить командованию вермахта за ее счет усиливать свои войска на юге, где разворачивались главные события 1943 г. И эта цель была достигнута. «Провал планов командования вермахта на Курской дуге и наступление советских войск на мгинском направлении, — говорится в седьмом томе «Истории второй мировой войны. 1939 — 1945», — вынудили противника отказаться от запланированного на лето наступления под Ленинградом».²³

Таким образом, в результате наступления Ленинградского и Волховского фронтов в июле — августе 1943 г. был сорван вражеский план восстановления блокады Ленинграда, скованы значительные резервы противника и нанесены тяжелые потери группе армий «Север», что несомненно способствовало успеху наших войск в сражениях на Курской дуге.

После этого поражения гитлеровцы больше не помышляли о наступлении под Ленинградом. Единственным их стремлением было как-нибудь удержаться на занимаемых позициях. Советские войска продолжали вести здесь активные действия. Воспользовавшись общим ослаблением сил противника под Ленинградом, 67-я армия Ленинградского фронта предприняла наступление с целью овладения мощным опорным пунктом врага — Синявином. Наступление, которое вел сформированный в апреле 1943 г. 30-й гвардейский стрелковый корпус под командованием генерал-майора Н. П. Симоняка, началось 15 сентября и через 30 мин привело к захвату Синявина. Трехдневные ожесточенные атаки врага, чтобы вернуть Синявинские высоты, не дали результатов.²⁴

Захват Синявинских высот за 30 мин, в то время как раньше их безуспешно штурмовали по нескольку дней, был достигнут благодаря изменению тактики ведения артиллерийского огня. Обычно наша артиллерия в период артподготовки вела огонь по первым двум траншеям обороны противника, а когда пехота поднималась в атаку, огонь переносился на третью траншею. Это давало возможность противнику в период нашей артподготовки укрывать свою пехоту в «лисыих норах» третьей траншеи, а с окончанием артподготовки переводить ее во вторую траншею, где она и встречала атакующих автоматнo-пулеметным огнем.

При штурме Синявинских высот 15 сентября огонь велся одновременно по всем траншеям и ходам сообщения и артподготовка и поддержка атаки пехоты следовали друг за другом без перерыва. В момент атаки огонь переносился на следующую траншею только перед тем подразделением пехоты, которое подошло к первой траншее на 75—100 м. При атаке второй траншеи артиллерийский огонь переносился на третью. Этот метод, получивший название метода «сползания огня», вводил противника в заблуждение, так как он не мог определить, когда кончается артподготовка и начинается поддержка атаки, чтобы своевременно занять оставленные траншеи.²⁵

Захват Синявинских высот серьезно улучшил положение Шлиссельбургской трассы. Владея высотами, противник имел возможность непрерывно наблюдать за трассой

и корректировать огонь по ней своих батарей. Теперь, лишившись наблюдательных пунктов, расположенных на Синявинских высотах, немцы не могли корректировать свой артиллерийский огонь и стреляли по железнодорожной линии Шлиссельбург — Поляны лишь вслепую.

Вскоре после захвата Синявинских высот был ликвидирован киришский выступ противника, вдававшийся длинным прямоугольником в расположение советских войск и являвшийся выгодным плацдармом для наступления немцев на Волхов и Тихвин. В поисках свободных войск гитлеровское командование было вынуждено пойти на частичное сокращение линии фронта и вывело свои войска с киришского выступа. Несомненно это было сделано под влиянием поражений немецко-фашистских войск на южном фланге советско-германского фронта, а также наступления советских армий на мгинском направлении, в результате которого были перемолоты резервы противника под Ленинградом.

Гитлеровцы с 3 по 8 октября 1943 г. отвели свои войска на заранее подготовленный рубеж по р. Тигоде. Обнаружив отход противника, подразделения 54-й и 4-й армий Волховского фронта неотступно преследовали его. Нанеся фашистам новые потери, они овладели более чем 20 населенными пунктами и тремя железнодорожными станциями — Кириши, Посадников Остров и Ирса.²⁶

Таким образом, боевые действия, то затухавшие, то разгоравшиеся, которые вели войска Ленинградского и Волховского фронтов в 1943 г., имели исключительно большое значение. Они сковали и обескровили значительные силы врага, не позволив фашистскому командованию использовать их на других направлениях советско-германского фронта. В то же время эти действия дали возможность удержать отвоеванный в январе 1943 г. коридор вдоль южного берега Ладожского озера, сорвав планы гитлеровского командования восстановить блокаду Ленинграда. После поражения фашистов в битве на Курской дуге и наступления советских войск на мгинском направлении в июле—августе 1943 г. гитлеровцы были вынуждены окончательно отказаться от своих планов наступления на Ленинград.

Боевые действия на мгинском направлении привели к закреплению и даже к некоторому улучшению позиций советских войск, оборонявших отвоеванную полосу. Во-первых, в результате захвата Первого и Второго Городков и 8-й ГЭС в феврале 1943 г. был ликвидирован выступ противника, вдававшийся в наши позиции в направлении Шлиссельбурга. Во-вторых, захват в сентябре 1943 г. Синявинских высот, на которых располагались наблюдательные пункты врага, лишил его возможности наблюдать за движением поездов и корректировать огонь своей артиллерии по Шлиссельбургской магистрали. Однако сколько-нибудь существенно расширить коридор, по которому она проходила, нашим войскам не удалось. Позиции противника по-прежнему находились в непосредственной близости от Шлиссельбургской трассы, что серьезно осложняло эксплуатацию этой железнодорожной линии.

Наряду с действиями по закреплению позиций советских войск, оборонявших отвоеванный коридор, и по расширению отвоеванной полосы советское командование приняло меры по защите Шлиссельбургской магистрали от воздействия артиллерии и авиации противника.

Для контрбатарейной борьбы с вражеской артиллерией, обстреливавшей железную дорогу, уже в феврале 1943 г. была создана группа артиллерии дальнего действия 67-й армии. В нее вошли три артиллерийских полка — 28-й, 311-й и 1106-й. Командиром группы был назначен командир 28-го армейского артиллерийского полка подполковник Н. М. Лобанов.²⁷ В марте 1943 г. По решению командующего фронтом АДД-67 была усилена полком истребительной авиации, звеном корректировщиков, одним артиллерийским полком, одной тяжелой батареей с большой дальностью стрельбы, химическим батальоном, одним аэростатом. Кроме того, группе дополнительно была придана радиорота.²⁸

«После усиления группы и некоторого изменения ее состава (311-й полк был заменен 260-м), — вспоминал потом командир группы Н. М. Лобанов, — общая обстановка и на земле, и в воздухе резко изменилась в нашу пользу. Особенно радовало нас то, что теперь мы могли срочно вызывать на защиту объекта самолеты, находившиеся в боевой готовности. Корректировщики противника стали вылетать гораздо реже; опасаясь, что не останутся безнаказанными, быстро уходили, когда надвигалась опасность. Значительно снизилась также интенсивность огня противника».²⁹ За вражеской стороной велось непрерывное наблюдение с наземных наблюдательных пунктов, с аэростатов и самолетов-разведчиков, и как только фашисты открывали огонь, в борьбу сразу же включались батареи артиллерийской группы.

Кроме армейской группы для борьбы с артиллерией противника, обстреливавшей Шлиссельбургскую линию, была создана специальная артиллерийская группа дальнобойной артиллерии Краснознаменного Балтийского флота. Она состояла из двух дивизионов железнодорожной морской артиллерии калибром 130 мм и одной батареи 180-миллиметровых орудий.³⁰

Защита Шлиссельбургской трассы от авиации противника возлагалась на Ладужский дивизионный район ПВО. В связи с этим значительное количество зенитных средств было перемещено на участок Шлиссельбург — Поляны. Кроме того, были приняты меры по усилению Ладужского района.

В начале апреля 1943 г. из резерва Военно-Воздушных Сил Красной Армии на аэродромы района прибыла 240-я истребительная авиационная дивизия. 14 апреля в Тихвин и Волхов прибыли и поступили в оперативное подчинение командования Ладужского дивизионного района ПВО батареи малокалиберной зенитной артиллерии Волховского фронта. В мае в распоряжение командующего района поступил 630-й истребительный авиационный полк 106-й истребительной авиационной дивизии ПВО.³¹

На 15 июля 1943 г. объекты железнодорожной линии Шлиссельбург—Поляны—Волховстрой имели следующее зенитное прикрытие: ст. Шлиссельбург и железнодорожные мосты через Неву защищали 9 батарей среднекалиберной артиллерии ПВО (38 стволов), 5 батарей малокалиберной артиллерии (15 стволов) и 6 взводов зенитно-пулеметных установок (20 стволов); на участке Левобережная—Междуречье находились 4 батареи малокалиберной артиллерии (12 стволов) и 5 взводов зенитно-пулеметных установок (17 стволов); ст. Войбокало прикрывали 5 батарей среднекалиберной артиллерии (20 стволов) и 9 зенитно-пулеметных установок (36 стволов); ст. Волховстрой и мосты через р. Волхов прикрывали 27 батарей среднекалиберной артиллерии (86 стволов), 10 батарей малокалиберной артиллерии (23 ствола) и 9 взводов зенитно-пулеметных установок (28 стволов).³²

Одновременно для защиты Шлиссельбургской магистрали были созданы кочующие зенитные артиллерийские группы, состоявшие из двух 37-миллиметровых орудий и нескольких пулеметов. Кроме того, для сопровождения поездов в пути были сформированы 27 отдельных зенитных пулеметных взводов. Как правило, каждый эшелон прикрывался одним взводом пулеметов, установленных на двух платформах, одна из которых ставилась в голове, а вторая — в хвосте состава.³³

Особое внимание было обращено на защиту наиболее уязвимого пункта Шлиссельбургской трассы — железнодорожных мостов через Неву. Кроме контрбатарейной и противовоздушной борьбы было организовано задымление мостов, что затрудняло ориентировку противника при его авианалетах и воздушной корректировке артиллерийского огня. При артиллерийских обстрелах мостов их задымлением занимался целый «сводный отряд», в который входили 3-я рота 64-го отдельного батальона химической защиты в составе 46 человек и 17 автомобильных разливающих станций; 55 дымовиков от стрелковых частей, объединенных в роту из двух взводов, для работы с дымовыми шашками на обоих берегах Невы; 20 понтонеров от 3-й отдельной

мотопонтонной бригады для обслуживания паромов с автомобильными разливочными станциями и лодок; 5 моторных тендеров Ладожской флотилии, экипажи которых были усилены химиками армейского резерва.³⁴

Были также приняты меры по защите мостов через Неву у Шлиссельбурга от плавающих мин, которые противник мог сбросить с самолетов. Для этого по приказу командующего Краснознаменным Балтийским флотом в истоке Невы в августе 1943 г. охраной водного района Осиновецкой военно-морской базы Ладожской военной флотилии было поставлено боновое заграждение.³⁵

Правый исток Невы от пристани завода имени Морозова до о-ва Орехового был перекрыт бонами общей длиной 450 м на семи поплавок. Каждый поплавок был изготовлен из четырех скрепленных между собой корпусов мин образца 1926 г. и поставлен на 3—4-тонных якорях. В бонах оставлялся проход по фарватеру шириной 65 м. Левый исток Невы от о-ва Орехового до дамбы Новоладожского канала был перекрыт бонами длиной 100 м на трех поплавок такой же конструкции.³⁶

Под бонами первоначально подвешивались сети. Но, так как здесь сильное течение, доходившее до 9 км в час, сети затем были сняты. А с началом ледостава сняли и все боновое заграждение.³⁷

Были также организованы наземная охрана крупнейших железнодорожных объектов (мостов, водокачек и др.) и сопровождение некоторых грузов в поездах. Осуществлялось это подразделениями 23-й дивизии войск НКВД. Для усиления охраны и предотвращения возможных диверсий на железнодорожном участке Мельничный Ручей—Шлиссельбург с 29 июня 1943 г. на каждые 3 км пути было введено круглосуточное патрулирование двух вооруженных бойцов.³⁸

Особое внимание уделялось ликвидации последствий артиллерийских обстрелов и налетов вражеской авиации. Для этого на большинстве железнодорожных станций из работников станций, околотков пути и военной комендатуры были созданы специальные унитарные команды, руководимые военными комендантами и начальниками станций. Команды имели звенья: санитарное, ПВХО, восстановительное, пожарное.³⁹

Так как линия Шлиссельбург — Поляны постоянно подвергалась воздействию артиллерии и авиации противника, восстановительные работы приобрели большой масштаб и проводились систематически. Уже 30 апреля 1943 г. по приказу начальника Октябрьской железной дороги были организованы две дополнительные летучки: одна, № 11, на 22-й Междуреченской дистанции службы пути, вторая, № 12, на 11-й Войбокальской дистанции.⁴⁰

Одновременно с восстановительными летучками из эксплуатационного штата двух названных дистанций были созданы восстановительные бригады по 10 человек в каждой: на 22-й дистанции службы пути — 5 бригад и на 11-й дистанции — 9 бригад. Впоследствии на 22-й дистанции число восстановительных, или, как их еще называли, аварийных, бригад было доведено до 32, и в результате одна бригада стала обслуживать только 1 км пути.⁴¹

В большинстве случаев этими бригадами руководили опытные путейцы, работавшие ранее в Ленинградском узле и имевшие опыт восстановительных работ. Каждая из них располагала полным комплектом путевого инструмента и инвентаря и транспортными средствами в виде модернов⁴² и путевых вагончиков для переброски материалов верхнего строения пути.⁴³

Несмотря на то что восстановительные бригады выходили на ликвидацию повреждений, не ожидая окончания артиллерийского обстрела или бомбардировки с воздуха, и в большинстве случаев делали свое дело под огнем противника, их работа была организована очень четко. Засыпка воронок, смена рельсов и шпал выполнялись в минимальные сроки. Для этого на каждом пикете, т. е. стометровом отрезке пути, был аварийный запас рельсов и шпал. Кроме этого, к началу мая 1943 г. на всех пикетах имелось не менее двух вагонов балласта или шлака,

выгруженного вдоль пути. По мере расходования эти запасы непрерывно пополнялись.⁴⁴

Особенно трудными как по объему, так и по сложности были восстановительные работы в тех случаях, когда врагу удавалось повредить на перегоне двигавшийся состав. Повреждение нескольких вагонов только в одном составе могло застопорить движение всех поездов на перегоне. Поэтому было важно как можно быстрее освободить перегон, в противном случае враг мог подбить и другие поезда, что могло привести к полному закрытию движения на длительный период.

Особая сложность освобождения перегона была тогда, когда поврежденным оказывался поезд, находившийся в середине пачки, следовавшей по перегону, так как в этом случае было трудно подвести к месту аварии восстановительные средства. Однако восстановители преодолевали все трудности и успешно справлялись со своими задачами. В большинстве случаев при значительных повреждениях разбитые вагоны сталкивались с пути в сторону. Для этого в распоряжении восстановителей были специальный восстановительный поезд с краном мощностью 45 т и пневматическими домкратами; путейский восстановительный поезд, на котором было 60—100 рабочих;⁴⁵ паровоз, готовый к отправлению в любую минуту. Кроме этого, на станциях Левобережной, Междуречье или Поляны постоянно находилась восстановительная летучка, в двух вагонах которой имелись материалы, инструмент и инвентарь, необходимые для растаскивания разбитого подвижного состава.⁴⁶

В апреле 1943 г. в помощь начальнику 22-й Междуреченской дистанции службы пути для налаживания руководства восстановительными и ремонтными работами по распоряжению начальника службы пути дороги А. С. Кананина были командированы на два месяца заместители начальников дистанций пути: 9-й — Н. Г. Кулаков, 18-й — М. П. Смирнов и 19-й — Н. Я. Платонов. В момент напряженных перевозок для регулирования движением поездов и руководства восстановительными работами на все станции от Мельничного Ручья до Волховстрой были командированы ответственные работники Управления Октябрьской дороги в лице начальников служб, их заместителей и начальников 3-го и 5-го отделений служб движения.⁴⁷

В конце 1943 г. организация и производство восстановительных работ как в целом на Октябрьской железной дороге, так и на Шлиссельбургской трассе существенным образом изменились. Это было связано с изменением организационной структуры МПВО дороги.

Приказом народного комиссара путей сообщения от 21 сентября 1943 г. МПВО Октябрьской железной дороги с 1 октября организовывалась на базе сектора МПВО Военного отдела дороги и военно-восстановительной службы. Если до этого ликвидация последствий вражеских налетов осуществлялась военно-восстановительными участками, то теперь эти работы проводились вновь организованными участками МПВО дороги с привлечением, в зависимости от размеров поражений, местных (узловых, станционных) восстановительных подразделений и мощных подвижных средств — поездов и летучек.⁴⁸

Приказом начальника Октябрьской железной дороги Б. К. Саламбекова от 4 ноября 1943 г. были назначены ответственные руководители по ликвидации последствий налетов вражеской авиации на каждом участке, определены последовательность восстановления и рассредоточенная дислокация подвижных восстановительных средств. Ответственным руководителем на участке Ленинград—Шлиссельбург и в пределах Ленинградского узла был назначен начальник 4-го участка МПВО Д. И. Комраков, а на участке Левобережная—Волховстрой (исключительно) и Войбокало—Коса — начальник 5-го участка МПВО П. Г. Вельмицкий. Для работ на участке Ленинград—Шлиссельбург и в Ленинградском узле выделялись 3 восстановительных поезда (№ 5, 7, 9), 3 летучки водоснабжения (№ 12—14), 1 летучка связи (№ 10), 11 летучек пути (№ 1—11) и другие подразделения. Для участков Левобережная — Волховстрой (исключительно) и Войбокало—Коса были выделены 2 восстановительных

поезда (№ 6 и 8), 1 летучка водоснабжения (№ 15), 2 летучки связи (№ 11 и 16), 2 летучки пути (№ 12 и 13) и др.⁴⁹

Железнодорожники, входившие в группу по обобщению опыта работы Октябрьской железной дороги в годы Великой Отечественной войны, считали, что вышеназванная организация привела к объединению всех средств защиты и ликвидации последствий налетов вражеской авиации под единым руководством и несомненно явилась положительным фактором в организации сил и средств МПВО на дороге.⁵⁰

Как уже было сказано выше, Шлиссельбургская трасса стала подвергаться воздействию артиллерии и авиации противника уже в период ее постройки. Это воздействие сильно затрудняло эксплуатацию железной дороги и довольно часто, несмотря на принятые меры по ее защите, вызывало перерывы в движении поездов.

В феврале 1943 г. авиация противника вела усиленную разведку железнодорожных перевозок на участке Тихвин — Волховстрой — Шлиссельбург, но активность ее действий из-за неблагоприятных метеорологических условий — низкой облачности, снегопада и штормовой погоды — была невелика. Три раза (14, 19 и 24 февраля) одиночные самолеты бомбили ст. Шлиссельбург. Только бомбардировка ст. Жихарево 21 февраля вызвала перерыв в движении поездов на 3 ч 20 мин.⁵¹

Крупнокалиберная артиллерия противника почти ежедневно обстреливала ст. Шлиссельбург, мосты через Неву и вновь построенную железнодорожную линию Шлиссельбург—Поляны. Обстреливавшие Шлиссельбургскую трассу артиллерийские группы противника, в частности синявинская и мгинская, были значительно усилены. Например, мгинская группа в январе—марте 1943 г. имела всего 4 батареи, а в начале апреля — уже 12 батарей. Всего перед фронтом 2-й ударной армии действовали 63 батареи, насчитывавшие 195 орудий калибра 105 и 210 мм. Наибольшую активность против наших железнодорожных перевозок проявляли синявинская и восточно-келковская группировки.⁵²

В феврале враг выпустил по объектам трассы до 500 снарядов, значительная часть которых не взорвалась. Только 24 февраля в результате артобстрела поезда № 935 на перегоне Междуречье—Липки сгорели два вагона, и перегон был закрыт для движения поездов на 13 ч 10 мин. Всего в феврале 1943 г. перерыв в движении поездов, вызванных налетами авиации и артиллерии противника, на участке Шлиссельбург—Жихарево составил 16 ч 30 мин. Кроме этого, вражеская артиллерия выпустила 37 снарядов по ст. Войбокало.⁵³

В марте 1943 г. противник значительно усилил воздействие своей авиации и артиллерии на участке Шлиссельбург—Жихарево, что часто приводило к перерыву движения поездов. Вот некоторые примеры. В результате артобстрела перегона Жихарево — Поляны и ст. Жихарево 1 марта в нескольких местах были повреждены пути и связь. В этот же день у Липок в результате артобстрела балластного поезда был поврежден тендер паровоза, убиты 4 человека, в том числе машинист и его помощник, и 2 человека ранены.⁵⁴

На следующий день, 2 марта, у ст. Липки артобстрелу подверглись санитарный поезд № 1018 и поезд № 839. Были повреждены 4 классных вагона, убиты 3 человека, в том числе один раненый красноармеец, находившийся в санитарном поезде, и повторно ранены 2 красноармейца. В результате бомбардировки вражескими самолетами района Липок было разрушено 50 погонных метров пути, что привело к перерыву движения поездов на 2 ч.⁵⁵

3 марта в 11 ч 30 мин на перегоне Липки — Междуречье противник обстрелял из артиллерии поезд № 931. Взрыв уничтожил 41 вагон с боеприпасами, 2 людские теплушки, 4 вагона с продовольственными грузами и 4 вагона с углем, повредил тендер паровоза. Были ранены 2 человека — машинист и один человек из состава сопровождавших поезд, 2 человека пропали без вести. Восстановительные работы велись силами УВВР-2 и восстановительного поезда Октябрьской железной дороги

способом укладки обходного пути длиной 750 погонных метров. Работать приходилось под артиллерийским обстрелом, в результате чего было убито 15 человек. Перерыв в движении поездов на участке составил 60 ч 20 мин.⁵⁶ В этот же день прямым попаданием вражеского снаряда у правого берега Невы было разрушено около 10 погонных метров временного моста.⁵⁷

Артиллерийским огнем противника 11 марта были повреждены путь и шпальная клетка железнодорожного моста через р. Назию на перегоне Междуречье—Поляны, а 14 марта — опоры временного железнодорожного моста через р. Неву. В первом случае перерыв в движении поездов длился 9 ч 40 мин, во втором — 3 ч. 25 мин.⁵⁸

16 марта в 10 ч 20 мин на перегоне Липки — Междуречье артобстрелу подвергся поезд № 931, шедший в Шлиссельбург в составе 43 вагонов с боеприпасами, 13 вагонов с овсом, 2 платформ и 1 крытого вагона пулеметного взвода. От попавших в поезд снарядов начались пожары и взрывы. Из-за интенсивности обстрела и повреждения паровоза попытка растащить состав не удалась. В результате были полностью уничтожены 41 вагон с боеприпасами и 3 вагона с овсом. Сильные повреждения получили 2 вагона с боеприпасами, 9 вагонов с овсом и 1 платформа пулеметного взвода. Кроме того, на протяжении 350 м был разрушен железнодорожный путь. Восстановительные работы велись под обстрелом, в результате которого убито и ранено 18 человек. Перерыв в движении составил 69 ч 25 мин.⁵⁹

Этот случай стал предметом специального расследования. После того как 3 марта в результате артиллерийского обстрела противнику удалось взорвать поезд с боеприпасами, член Военного совета Ленинградского фронта Н. В. Соловьев 4 марта запретил перевозку боеприпасов по железнодорожному участку Волховстрой — Шлиссельбург — Ленинград. В процессе расследования выяснилось, что уничтоженный артиллерией противника 16 марта состав был отправлен в Ленинград через Шлиссельбург на основании телеграммы начальника тыла фронта генерала Ф. Н. Лагунова, которую он послал 13 марта начальнику опергруппы ВОСО Ленинградского фронта на ст. Волховстрой подполковнику Васильеву. В этой телеграмме Ф. Н. Лагунов приказал направлять боеприпасы через Шлиссельбург в ночное время при условии полной исправности железнодорожного пути и обеспечения беспрепятственного продвижения поезда.⁶⁰

Однако отправленный поезд из-за необходимости срочной чистки топки паровоза и падения давления пара в котле в темное время вместо движения простоял в пути 4 ч 08 мин (1 ч 38 мин на участке Войбокало — Поляны и 2 ч 30 мин на ст. Поляны) и в результате оказался на опасном участке в светлое время.⁶¹

Во избежание повторения случаев взрыва поездов начальник ВОСО Ленинградского фронта выработал специальную инструкцию о порядке пропуска поездов по угрожаемому участку Шлиссельбург—Поляны. Инструкция, утвержденная начальником тыла фронта, содержала меры предосторожности, обеспечивавшие сохранность поездов, проходивших по опасному участку: движение поездов производить только в темное время суток; сигналы паровозными гудками не давать; во избежание большого искрения паровозы отапливать углем; перед следованием поезда на ст. Шлиссельбург в депо Волховстрой производить регулярную проверку исправности искроудержательных приборов на паровозах; при проходе поезда по опасному участку освещение в будке паровоза со стороны противника затемнять, а при открывании паровозной топки окно и дверь паровозной будки со стороны противника закрывать; паровозам, выделенным для вождения поездов на участке Волховстрой—Шлиссельбург, иметь полный комплект противопожарного инвентаря, а сигнальные фонари оборудовать жалюзи; впереди поезда высылать контрольные дрезины; все поезда, проходящие на участке Шлиссельбург — Междуречье, сопровождать специально выделенными командирами, а поездные бригады снабдить телефонными аппаратами для включения в линию в случае остановки поезда на перегоне.⁶²

Несомненно, эта инструкция, а точнее строгое выполнение содержащихся в ней пунктов, во многом способствовала безопасности движения поездов по Шлиссельбургской трассе. Однако полностью исключить наши потери и перерывы в движении поездов в результате воздействия противника она, естественно, не могла.

Бомбардировки и артиллерийские обстрелы трассы 18, 20—23, 25, 28 марта приводили к разрушению пути, повреждению вагонов, к жертвам и в конечном счете к перерывам движения поездов, которые в марте 1943 г. составили 217 ч 10 мин.⁶³

Большой ущерб был нанесен 25 марта постоянному мосту через Неву, который вступил в эксплуатацию 19 марта. В результате артиллерийского обстрела в течение всего дня мост был выведен из строя. Различные повреждения от прямых попаданий снарядов получили 49 опор и 22 пролетных строения. Вследствие полного уничтожения одной опоры обрушились в воду две металлические фермы длиной 23 м. Восстановительные работы, которые были возложены на УВВР-2, заняли 15 сут, и 9 апреля мост полностью был восстановлен.⁶⁴

Однако, несмотря на то что постоянный мост был выведен из строя на столь длительный период, это не привело к перерыву в движении поездов. Они теперь стали двигаться по сохраненному низководному свайно-ледовому мосту. Правда, пропускная способность была резко снижена, так как движение поездов по временному мосту проводилось с ограничением скорости до 5 км в час и весовой нормы составов до 600 т. Такое ограничение весовой нормы заставляло все поезда на станциях Шлиссельбург и Левобережной делить на две части и переправлять их через Неву в два приема.⁶⁵

Несмотря на то что противник почти ежедневно обстреливал и бомбардировал мосты через Неву, они получали разрушения сравнительно редко. За весь период эксплуатации постоянный мост повреждался 12 раз, а временный — всего 3 раза. Суммарный перерыв в движении по первому мосту составил 31 сут, а по второму — 73 ч.⁶⁶

Сохранение временного низководного моста, который благодаря небольшой величине пролетов и простоте конструкций обладал большой живучестью, несомненно дало положительные результаты. Наличие мостов-дублеров через Неву давало возможность переключать движение поездов с поврежденного моста на неповрежденный и таким образом не допускать перерыва в движении на Шлиссельбургской трассе.⁶⁷

Март 1943 г. был временем, когда действия артиллерии и авиации противника нанесли наибольший ущерб нашим перевозкам по железнодорожной линии Шлиссельбург — Поляны. Это объяснялось главным образом тем, что защита и организация движения по этой линии не были еще как следует отработаны.

В последующие месяцы, несмотря на то что враг, стремясь во что бы то ни стало прервать железнодорожные перевозки в Ленинград, продолжал с прежней интенсивностью обстреливать и бомбить железнодорожную коммуникацию Ленинграда, результаты этих действий резко пошли на убыль. Перерывы в движении поездов на линии Шлиссельбург — Поляны, вызванные налетами авиации и артобстрелами противника, благодаря мерам, принятым по защите перевозок, в апреле составили 47 ч 15 мин, а в мае — 43 ч.⁶⁸

В июне и июле 1943 г. перерывы в движении поездов составили соответственно 42 ч 30 мин и 59 ч 40 мин, в августе — уже 11 ч 05 мин, в сентябре — 37 ч, в ноябре — 3 ч 15 мин и в декабре — 2 ч 45 мин.⁶⁹

Стремясь нарушить железнодорожные перевозки в Ленинград, противник обрушивал удары не только на вновь построенную линию Шлиссельбург — Поляны. С самого начала работы Шлиссельбургской магистрали его авиация стала наносить удары по поездам, станциям, мостам и другим объектам на линии от Ленинграда до Тихвина. Наиболее частым налетам подвергались станции Войбокало,

Пупышево, Новый Быт и др. Например, ст. Войбокало бомбардировалась в июне 7 раз, а в июле 11 раз.⁷⁰

Всего в период со второй половины марта до июня 1943 г. немецкая авиация с участием около 2 тыс. самолетов произвела 61 групповой налет на поезда, станции и другие объекты железной дороги Ленинград — Тихвин.⁷¹

В марте 1943 г. противник нанес сильный удар по ст. Тихвин. Это произошло в ночь с 22 на 23 марта и с 23 на 24 марта. 6 обоих случаях в налетах участвовало по 20 самолетов, сбросивших на станцию 170 бомб разного калибра. В результате налета были убиты 42 и ранены 219 человек, а станции нанесен значительный ущерб. Разрушены 1030 погонных метров станционных путей, 4 стрелочных перевода, телефонная и телеграфная станции в пассажирском здании, 4 служебных и 15 жилых домов, повреждены 9 паровозов и сеть водоснабжения. Кроме того, были разрушены, повреждены и частично сожжены 240 вагонов (в двухосном исчислении). Однако благодаря быстро организованным восстановительным работам перерыв в движении поездов на станции составил 38 ч.⁷²

С особенной настойчивостью гитлеровцы бомбардировали ст. Волховстрой. В период со второй половины марта до июня 1943 г. на нее было произведено 20 налетов с участием свыше 1300 самолетов. Предпринимая авиационные удары по этому железнодорожному узлу, противник стремился разрушить главным образом железнодорожные мосты через р. Волхов.⁷³

В районе ст. Волховстрой имелись два моста. Один — постоянный металлический — был построен в 1901 — 1902 гг.; второй — временный деревянный, приспособленный и для грунтового транспорта, — в 1941 — 1942 гг. с целью бесперебойного движения поездов в случае разрушения металлического моста. Этот мост-дублер располагался в 500 м от металлического ниже по течению реки. Вывод из строя этих мостов, так же как и мостов через Неву в районе Шлиссельбурга, полностью прерывал железнодорожный подвоз всего необходимого в Ленинград.⁷⁴

Одними из наиболее крупных ударов, которые противник обрушил на ст. Волховстрой, были налеты его авиации в ночь с 24 на 25 и с 25 на 26 марта 1943 г. В первую ночь в налете участвовал 81 самолет, во вторую — 43. На территорию станции противник сбросил 370 бомб разного калибра. В результате налета убиты 53 и ранены 54 человека. И хотя железнодорожные мосты через Волхов не пострадали, на станции было разрушено 7200 погонных метров станционных путей, 6 стрелочных переводов, линии телефонно-телеграфной связи и электропередач, повреждены 6 паровозов и сеть водоснабжения, разрушены и повреждены 260 вагонов (в двухосном исчислении), 14 служебных и 18 жилых зданий.⁷⁵

На восстановительных работах ежедневно были заняты от 500 до 800 человек из восстановительных железнодорожных батальонов запасного стрелкового полка, дистанций пути и других подразделений. И хотя полное восстановление станционных путей и связи было закончено в 20 ч 29 марта, перерыв в движении поездов по узлу составил всего 10 ч.⁷⁶

Наиболее ожесточенные бомбардировки ст. Волховстрой немецко-фашистское командование предприняло в июне 1943 г. В 9 массированных налетах, предпринятых противником в этом месяце, участвовало в общей сложности 617 самолетов, сбросивших до 3 тыс. бомб.⁷⁷

Первый из этих налетов был произведен 1 июня в 5 ч 30 мин. В нем участвовали 73 бомбардировщика под прикрытием 30 истребителей. Наряду с человеческими жертвами и разрушениями большого количества объектов на станции был выведен из строя деревянный мост — у него были разрушены два пролетных строения, одно из которых упало в воду. Незначительные повреждения получил также металлический мост. Так как восстановление деревянного моста потребовало бы много времени, принялись за ремонт металлического моста, и в тот же день в 14 ч 15 мин по нему

было открыто движение. Перерыв в движении через Волхов составил всего 9 ч 15 мин.⁷⁸ Но в 16 ч 55 мин в этот же день ст. Волховстрой и район мостов второй раз подверглись массированному налету авиации противника. В нем под прикрытием 40 истребителей участвовали 104 бомбардировщика, сбросившие около 400 авиабомб. На этот раз серьезное повреждение получил металлический мост. Правобережное пролетное строение моста длиной 98 м от повреждений обоих верхних поясов, стоек и ветровых связей прогнулось на 60—80 см, а через два часа обрушилось в воду.⁷⁹

Таким образом, в результате двух массированных налетов вражеской авиации 1 июня оба железнодорожных моста были выведены из строя и прямая железнодорожная связь Ленинграда со страной прервалась. По расчетам Управления тыла Ленинградского фронта, временный железнодорожный мост мог быть восстановлен силами Управления тыла в 7-дневный срок, а для ремонта постоянного моста при условии привлечения специальных сил и средств Волховского фронта требовалось не менее 15 сут. В связи с этим начальник тыла Ленинградского фронта принял специальные меры по доставке грузов в Ленинград до восстановления мостов.⁸⁰

Прибывавшие из тыла страны грузы было решено доставлять в Ленинград следующим образом: переваливать с правого берега р. Волхов на левый и далее транспортировать железной дорогой или грузить на пристани Волховстрой на баржи, которые буксирами транспортировать по р. Волхов и Ладожскому озеру на Осиновец. Кроме того, часть прибывавших из страны грузов решили временно складировать в районах станций Череповец, Вологда и др. По расчетам Управления тыла, тоннаж грузов, доставляемых на Ленинградский фронт до восстановления мостов, мог сократиться ориентировочно в два раза.⁸¹

Для быстрого открытия движения через Волхов в первую очередь приступили к восстановлению деревянного моста-дублера, поврежденного при первом налете 1 июня. Взамен двух разрушенных деревянных пролетных строений были поставлены металлические. Восстановительные работы закончились 5 июня. Перерыв в движении поездов по мостам составил 97 ч 10 мин.⁸²

Восстановительные работы на металлическом мосту начались 5 июня, т. е. в день окончания ремонтных работ на деревянном мосту. Они проводились силами УВВР-2 и УВВР-6 и закончились к 6 ч 19 июня. Обрушенное пролетное строение было заменено четырьмя одинаковыми пролетными строениями с пролетом 23 м и с установкой трех дополнительных рамно-ряжевых опор. Перерыв в движении поездов по постоянному мосту составил 17,5 сут.⁸³

Но противник, надеясь, что ему все-таки удастся прервать железнодорожное сообщение Ленинграда со страной, продолжал наращивать удары по Волховстрою. Утром 17 июня, когда восстановление металлического моста подходило к концу, ст. Волховстрой и мосты через Волхов снова были подвергнуты бомбардировке с воздуха. В налете участвовали 55 бомбардировщиков под прикрытием 20 истребителей. Были разрушены различные станционные объекты, и незначительные повреждения получил деревянный мост. Ремонтные работы заняли немного времени, и перерыв в движении поездов длился всего 6 ч 25 мин.⁸⁴

Утром 18 июня 75 немецких самолетов опять бомбардировали Волховстрой, разрушив различные сооружения на станции и деревянный мост. В результате прямых попаданий авиабомб на мосту были повреждены два пролетных строения и эстакада левого берега. 19 июня на деревянном мосту противник разрушил еще одно пролетное строение. Вечером этого же дня 48 бомбардировщиков противника опять произвели налет. Работы по восстановлению деревянного моста, проводившиеся УВВР-2, были закончены 23 июня. Разрушенные деревянные пролетные строения были заменены металлическими. Перерыв движения по деревянному мосту составил 118 ч 10 мин, а время, когда движение поездов

было закрыто по обоим мостам (поврежденный 1 июня металлический мост был восстановлен 19 июня), равнялось 23 ч 20 мин.⁸⁵

21 июня в 16 ч 40 мин район мостов вновь подвергся массированному налету фашистской авиации. В нем участвовали 46 бомбардировщиков и 20 истребителей. На этот раз серьезные повреждения получил металлический мост. Восстановительные работы, которые были выполнены УВВР-2, продолжались 11 суток и закончились 2 июля. Так как ремонт деревянного моста был завершен 23 июня, то время перерыва движения по обоим мостам на этот раз составило 35 ч 50 мин.⁸⁶

Таким образом, несмотря на отчаянные попытки немецко-фашистского командования разрушить мосты через р. Волхов и тем самым прервать железнодорожные перевозки в Ленинград, им это выполнить не удалось. Общий перерыв в движении поездов через Волхов в период с 1 июня до 2 июля 1943 г., когда бездействовали одновременно оба моста, составил 162 ч 45 мин, или около 7 сут.⁸⁷

Большую роль в срыве вражеских планов сыграло то, что в районе ст. Волховстрой имелись два моста через р. Волхов. Наличие моста-дублера у Волховстроя, так же как и у Шлиссельбурга через Неву, давало возможность переключать движение поездов с поврежденного моста на неповрежденный.

Главной причиной срыва замыслов противника явилась хорошо организованная система противовоздушной обороны. Воины ПВО, действуя слаженно и самоотверженно, наносили врагу ощутимые потери. Например, при отражении налета 1 июня летчики 630-го истребительного авиационного полка сбили 14 самолетов противника.⁸⁸ Героически действовал, обороняя мосты через Волхов, личный состав 69-го отдельного зенитного артиллерийского дивизиона, вооруженного 37-миллиметровыми пушками. Это были опытные зенитчики, которые две зимы самоотверженно защищали ледовую дорогу через Ладожское озеро. Многие из них были награждены орденами и медалями, а лейтенант А. Я. Абрамов — командир огневого взвода 3-й батареи, сбившего над Дорогой жизни наибольшее количество вражеских самолетов, — орденом Красного Знамени. Батареи 69-го ОЗАД, которыми командовали К. И. Лазаренко, В. П. Иванков и П. И. Ломатченко, занимавшие позиции непосредственно в зоне бомбометания, создавали над мостами сплошной купол светящихся трасс.⁸⁹

Всего части Ладожского дивизионного района ПВО, защищая железнодорожную коммуникацию Ленинграда, за год уничтожили 102 фашистских самолета.⁹⁰

Однако в течение всего периода эксплуатации железнодорожной линии Шлиссельбург — Волховстрой движение по ней и особенно по Шлиссельбургской трассе, как уже указывалось, представляло громадные трудности и было чрезвычайно опасным. Каждый день грозил смертью работавшим на ней железнодорожникам. Вот каким был на трассе только один день, 18 июня 1943 г., по дневнику, который велся в 48-й паровозной колонне особого резерва НКПС.

«Машинисты Кульбицкий и Алексеев, помощники Алехин и Яшкин, кочегары Слугин и Федоров, поездной вагонный мастер Попов провели в обе стороны поезда под непрерывным артиллерийским обстрелом. Легко ранен Яшкин.

Машинисты Грин и Ачкасов с бригадами, главный кондуктор Леонтьев, старший кондуктор Некрасов, поездной вагонный мастер Дмитриев под обстрелом в течение 43 минут исправляли воздухопроводную сеть, разбитую в нескольких местах снарядами. Поезд проведен благополучно.

Поезд № 927 подвергся бомбардировке. Часть состава разбита. Порожняк. Ранен помощник машиниста Павлов. Паровоз 718-30 подвергся обстрелу. Повредило магистраль. Путь засыпало землей. Исправления и расчистка пути произведены силами бригады под непрерывающимся обстрелом. Поезд выведен невредимым. Позже поезд подвергся воздушному налету. Сгорел турный вагон. Ранены оба машиниста — Баранов и Амосов, кочегар Клементьева. После перевязки Амосов вернулся к регулятору и довел поезд. Вся бригада вела себя героически, от огня спасены и многие вагоны.

Снарядом пробита паропроводная труба паровоза 717-85. Состав загорелся. Тушили пожар и выводили горящий состав паровозники Голубев, Комаров, Альберт, Дорогунин, Буянов, Смирнов, поездной вагонный мастер Воронов.

От зажигательного снаряда сгорел турный вагон состава, который вел паровоз 54-58. Погиб поездной вагонный мастер Рыжков. Тяжело ранен помощник машиниста Алексеев, легко — проводница Кущелина.

При воздушной бомбардировке ранен главный кондуктор М. Г. Кардаш. Бригада паровоза 713-66 принимала участие в тушении горящих составов. Особенно отличились машинист Чесноков, помощники Сабецкий и Поляков, главный кондуктор Гонатовский, старший кондуктор Петушенко, кочегары Ванюхин и Лисихин, начальник поезда Коралис.

У паровоза 728-13 при обстреле пробит тендерный бак, ранены поездной вагонный мастер Веселов, кочегар Лисяк, главный кондуктор Трофимова.⁹¹

Однако никакие трудности не могли остановить железнодорожников. Они регулярно, со все возрастающей интенсивностью водили поезда по Шлиссельбургской магистрали, проявляя при этом невиданный героизм и самоотверженность.

Однажды по «коридору смерти» шел наливной состав. Гитлеровцы непрерывно стреляли. Местность была открытая, и машинист Елизаров гнал поезд, прислушиваясь к каждому разрыву и ожидая взрыва цистерн в любую минуту. И, наконец, когда зона обстрела осталась позади, поезд внезапно остановился. Первая мысль — где-то есть обрыв воздушной магистрали, но возникал вопрос, как воздух мог выйти уже далеко после зоны обстрела. Когда поездной вагонный мастер Хапиков в поисках разрыва добежал до хвостового вагона, на его площадке он обнаружил убитым главного кондуктора Румянцева. Старшего кондуктора Лукину нашел на одной из площадок раненой. Она лежала без сознания с перебитыми ногами, вцепившись в рукоятку стоп-крана. Девушка была ранена еще в зоне обстрела, но останавливать поезд сразу не стала. И только когда кончилась опасная зона, Лукина, страдая от страшной боли, поползла на руках, дотянувшись до крана и потеряла сознание. При дальнейшем следовании поезд снова был обстрелян артиллерией противника и едва не потерпел аварию. Машинист экстренным торможением остановил состав в 3 м от зиявшей на полотне воронки.⁹²

Как писал начальник 48-й паровозной колонны особого резерва НКПС Н. И. Кошелев, рапорты начальников поездов о результатах поездок были весьма лаконичны. В них прежде всего сообщалось, что поезд доставлен по назначению, машина в исправности или силами бригады все повреждения устранены. Вышеприведенный эпизод, в котором было проявлено столько мужества, изложен в рапорте в следующих словах: «Поезд доставлен точно по графику. Все повреждения, полученные паровозом в результате бомбардировки и артобстрела, устранены силами бригады. Требуется замены турный вагон. Убит главный кондуктор Румянцев, тяжело ранена старший кондуктор Лукина».⁹³

Железнодорожники, проявляя смелость и отвагу, находили выход из, казалось бы, самых безвыходных положений. Когда поезд, ведомый машинистом Халдиным, подходил к ст. Левобережной, наблюдавший за состоянием пути начальник поезда Березин заметил свежую щепу разбитой шпалы. Резким торможением поезд был остановлен перед местом, где разорвался снаряд, вырвавший кусок рельса длиной около полуметра. Ждать, когда ремонтники восстановят путь, было опасно. Остановившийся поезд мог быть уничтожен противником. И Халдин нашел выход. Он закрепил в провале оказавшийся на паровозе железный брусок и осторожно провел поезд через поврежденный участок пути.⁹⁴

Как-то поезд, который вел машинист В. А. Еледин, в районе ст. Поляны был обстрелян вражеской артиллерией и внезапно остановился. В результате повреждения автосцепки крупным осколком поезд был разорван на две части. При разрыве состава

порвалась и тормозная воздушная магистраль. Кроме того, у трех платформ с правой стороны были разбиты буксы, а на одном колесе поврежден бандаж.⁹⁵ «Казалось, положение было безнадежным: при таких повреждениях без восстановительного поезда не обойтись», — пишет, вспоминая этот эпизод, В. А. Еледин. Но поездные бригады сами исправили автосцепку, соединили тормозную магистраль, заклинили поврежденную колесную пару и увели поезд с опасного места. Пятнадцать километров медленно тащился поезд с такими тяжкими повреждениями. Чтобы смягчить трение оголенных шеек осей, поездной вагонный мастер К. Калашников поливал их мазутом из масленки, на ходу перескакивая с платформы на платформу. В. А. Еледин в своих воспоминаниях писал, что ему даже спустя много лет после войны подобные случаи кажутся невероятными.⁹⁶

Часто жизнь поездной бригады и сохранность поезда в целом зависели от умелых и решительных действий машиниста. Как-то молодой машинист В. М. Елисеев светлой ночью вел поезд из Ленинграда на Волховстрой. Когда поезд, обстреливаемый артиллерией противника, проходил район ст. Липки, подбежавший к пути человек стал подавать тревожные сигналы и крикнул, что впереди разбит путь. Остановиться — значит сделать поезд легкой добычей врага. И Елисеев решил медленно двигаться вперед. Наконец, в одном месте в свете включенной фары он увидел приподнятый взрывной волной путь и зияющие кругом воронки. И машинист, пойдя на большой риск, осторожно, двигаясь самым тихим ходом, провел поезд через поврежденный участок.⁹⁷

Каждый день работы железнодорожников на Шлиссельбургской трассе обогащал их боевым опытом. «Мы научились маскироваться, обманывать врага, выходить победителями из труднейших положений, — вспоминает В. М. Елисеев. — Отправляясь со станции Поляны в сторону Шлиссельбурга, мы знали, что до 30-го километра доедем спокойно: линия здесь тянулась среди высокого леса. Но на 30-м километре спасительный лес кончался, и начиналась поросшая мелким кустарником поляна. Мы действовали так: следуя через лес, набирали высокую скорость, а по выходе на открытое место закрывали регулятор. За это время уголь в топке прожигался так, что не было дыма. Без дыма и пара паровоз шел до следующего километра, где начинался уклон, и состав мчался несколько километров по инерции. Затем приходилось открывать пар. Увидев его, фашисты сразу же открывали огонь. Снова приходилось сильно разгонять поезд, снова закрывать регулятор и какое-то расстояние следовать по инерции. Гитлеровцы, потеряв ориентир, прекращали огонь, пока снова не обнаруживали цель. А машинист без устали повторял свой маневр, играя со смертью».⁹⁸

В. М. Елисеев в своих воспоминаниях рассказывает о таком эпизоде. Машинист И. Беляев, который до прорыва блокады Ленинграда работал помощником Елисеева на паровозе Э^м-4375, вел наливной состав в Ленинград. Сначала по выходе из Волховстроя все было спокойно. Но затем появились вражеские самолеты, повесили над линией светильники на парашютах и стали бомбить поезд. При первом заходе, несмотря на то что поезд был виден как днем, фашистские налетчики промахнулись. Безуспешным оказался и второй заход самолетов противника. Беляев открыл регулятор на большой клапан, дал сильное наполнение в цилиндрах, и густой дым и пар заволокли не только поезд, но и распространились далеко вокруг. Сбросив все бомбы и ни разу не попав в поезд, вражеские самолеты улетели. Состав с горючим был спасен.⁹⁹

Почти все эшелоны, следовавшие «коридором смерти», попадали в различные переделки, подвергались смертельной опасности. Но часто машинисты, применяя различные хитрости, благополучно доводили поезда до станции назначения. Однажды большой состав вел машинист В. А. Еледин. Миновав под обстрелом несколько опасных мест, машинист надеялся на большой скорости проскочить и один из самых трудных перегонов, пристрелянных фашистами. Но это ему не удалось. «Вслед за очередным разрывом снаряда, — вспоминает В. А. Еледин, — я почувствовал, как весь состав

содрогнулся, как бы споткнулся на бегу. Лязгнули буфера, зашипел воздух. Я сразу понял: где-то осколком пробило воздушную тормозную магистраль.

Что делать? Пока найдешь повреждение, пока будешь исправлять его, снаряды могут превратить состав в щепки. И решили мы применить военную хитрость».

В. А. Еледин приказал отцепить состав и на паровозе, который нарочно выпускал густой дым, помчался вперед. Фашисты, считая, что идет весь состав, стреляли по паровозу, пока он не скрылся за лесом. Затем Еледин и вагонный мастер К. Калашников пешком пошли к составу и быстро устранили повреждения воздушной магистрали. Так же пешком вернулись на паровоз, незаметно, стараясь теперь дымить как можно меньше, подогнали его к составу и увели поезд с опасного места. «Правда, — пишет В. А. Еледин, — гитлеровцы снова заметили нас, открыли яростный огонь, но попаданий не было».¹⁰⁰

Аналогичный случай произошел с составом с боеприпасами, который вел машинист В. М. Елисеев. Он так же остановился на обстреливаемом противником перегоне из-за повреждения воздушной магистрали осколками снарядов. В. М. Елисеев спас поезд, применив такую же военную хитрость.¹⁰¹

Проявляя массовый героизм и отвагу, находчивость и смекалку, железнодорожники несли тяжелые потери. Всего за период эксплуатации Шлиссельбургской трассы погибло 110 и ранено 175 человек. Среди погибших машинисты А. Иванов, Н. Матушинец, Ф. Никитин, И. Чибисов, помощники машиниста Буянов, П. Гайдуков, Комаров, Рыженко, кочегары Т. Лысова, Т. Кириллова, дежурные по станции Павлов, Калинин, главные кондукторы Карпов, Кириллов, Ковалев, Козин, Румянцев,

старшие кондукторы Р. Уралова, Жаворонкова, связисты Гусев, Чистякова.¹⁰²

В течение 1943 г. вражеские снаряды и бомбы более 1200 раз разрушали пути на Шлиссельбургской трассе. Были разбиты более 4 тыс. рельсов, около 10 тыс. шпал, 534 переводных бруса, 52 стрелки, десятки паровозов и много вагонов.¹⁰³

Однако, несмотря на то что непрерывные артиллерийские обстрелы, частые бомбардировки врага приводили к серьезным повреждениям трассы и подвижного состава, каждый день грозили железнодорожникам Шлиссельбургской магистрали смертью, они бесстрашно стояли на своем посту, обеспечивая бесперебойное движение поездов.

Таким образом, благодаря целому комплексу мер, принятых советским командованием по защите железнодорожного сообщения Ленинграда со страной, — борьбе с врагом за сохранение коридора, отвоеванного вдоль южного берега Ладожского озера, налаженной организации борьбы с авиацией и артиллерией противника, созданию системы восстановительных работ, — а также мужеству и героизму железнодорожников планы противника нарушить железнодорожные перевозки Ленинграда были сорваны.

¹ Мерецков К. А. Неколебимо, как Россия. М., 1965, с. 96—98.

² Ярхунов В. М. Через Неву: (67-я армия в боях по прорыву блокады Ленинграда). М., 1960, с. 80, 81.

³ Там же, с. 81—86.

⁴ Барбашин И. П., Кузнецов А. И., Морозов В. П., Харитонов А. Д., Яковлев Б. Н. Битва за Ленинград. 1941—1944. М., 1964, с. 276; Егоров П. Операции советских войск под Ленинградом в 1943 году. — Военно-исторический журнал, 1972, № 2, с. 12.

⁵ Барбашин И. П., Кузнецов А. И., Морозов В. П., Харитонов А. Д., Яковлев В. Н. Битва за Ленинград..., с. 276.

⁶ Там же; Свиридов В. П., Якутович В. П., Василенко В. Е. Битва за Ленинград. 1941—1944. Л., 1962, с. 339, 342.

⁷ Егоров П. Операции советских войск под Ленинградом в 1943 году. — Военно-исторический журнал, 1972, № 2, с. 15.

⁸ Барбашин И. П., Кузнецов А. И., Морозов В. П., Харитонов А. Д., Яковлев Б. Н. Битва за Ленинград..., с. 277.

⁹ Там же.

¹⁰ Там же.

¹¹ Там же.

¹² Егоров П. Операции советских войск под Ленинградом в 1943 году, с. 17.

¹³ Там же.

¹⁴ Там же.

¹⁵ Барбашин И. П., Кузнецов А. И., Морозов В. П., Харитонов А. Д., Яковлев Б. Н. Битва за Ленинград..., с. 278, 279.

¹⁶ Там же, с. 278.

¹⁷ «Совершенно секретно! Только для командования!» : Стратегия фашистской Германии в войне против СССР : Документы и материалы. Сост. В. И. Дашичев. М., 1967, с. 501, 502.

¹⁸ История второй мировой войны. 1939—1945. М., 1976, т. 7, с. 126.

¹⁹ Барбашин И. П., Кузнецов А. И., Морозов В. П., Харитонов А. Д., Яковлев Б. Н. Битва за Ленинград..., с. 279, 280.

²⁰ Егоров П. Операции советских войск под Ленинградом в 1943 году, с. 18.

²¹ Там же.

²² Там же, с. 19, 20.

²³ История второй мировой войны. 1939—1945, т. 7, с. 165.

²⁴ Одинцов Г. Ф. Повелители огня. Л., 1980, с. 176, 178.

²⁵ Там же, с. 177, 178.

²⁶ Барбашин И. П., Кузнецов А. И., Морозов В. П., Харитонов А. Д., Яковлев Б. Н. Битва за Ленинград..., с. 281, 282.

²⁷ Одинцов Г. Ф. Повелители огня, с. 166; Лобанов Н. М. Пылающие рубежи. — В кн.: Огневой меч Ленинграда : Сборник воспоминаний артиллеристов. Л., 1977, с. 214.

²⁸ Одинцов Г. Ф. Повелители огня, с. 167.

²⁹ Лобанов Н. М. Пылающие рубежи, с. 220.

³⁰ Жданов Н. Н. Огневой щит Ленинграда. М., 1965, с. 82.

³¹ Войска противовоздушной обороны страны : Исторический очерк. М., 1968, с. 215.

³² ЦАМО, ф. 217, оп. 1264, д. 1, л. 88, 89.

³³ Комаров Я. Я. Противовоздушная оборона Ладожской коммуникации. — История СССР, 1973, № 3, с. 98; Войска противовоздушной обороны страны.., с. 215,

³⁴ ЦАМО, ф. 217, оп. 1221, д. 3269, л. 22, 23.

³⁵ ЦВМА, ф. 505, оп. 028603, д. 40, л. 87. — Бон — плавучее заграждение (преграда), состоящее из системы соединенных между собой надводных поплавков, бревен и сетей, представляющих препятствие для прохода кораблей и преграждающих доступ торпедам и плавающим минам.

³⁶ Там же.

³⁷ Там же.

³⁸ ЦАМО, ф. 217, оп. 1264, д. 1, л. 88, 91.

³⁹ Там же, л. 91.

⁴⁰ АОЖД, ф. 1, оп. 12, д. 13, л. 87.

⁴¹ Там же, л. 87, 88.

⁴² Модерон — узкая, длиной до 1.5 м металлическая тележка (вагончик) на двух небольших колесах для движения по одной рельсовой линии. Служит для перевозки одиночных рельсов, нескольких шпал и т. д. Путевой рабочий, идя сбоку пути, толкал ее по крайнему рельсу с помощью рычага (обычно жерди), один конец которого вставлялся в гнездо тележки.

⁴³ АОЖД, ф. 1, оп. 12, д. 13, л. 21.

⁴⁴ Там же, л. 20.

⁴⁵ Путейский восстановительный поезд — это несколько вагонов и платформ с путевыми рабочими и материалами для восстановления путей.

⁴⁶ АОЖД, ф. 1, оп. 12, д. 13, л. 22, 23.

⁴⁷ Там же, л. 23, 88.

⁴⁸ Там же, л. 206, 242.

⁴⁹ Там же, л. 224, 225.

⁵⁰ Там же, л. 206.

⁵¹ ЦАМО, ф. 217, оп. 1221, д. 3146, л. 144, 150; оп. 1264, д. 50, л. 61.

⁵² Перечнев Ю.Г. Береговая артиллерия в контрбатареинной борьбе под Ленинградом в 1941—1944 гг. — В кн.: Краснознаменный Балтийский флот в битве за Ленинград. 1941—1944 гг. М 1973 с. 318.

⁵³ ЦАМО, ф. 217, оп. 1221, д. 3146, л. 150; оп. 1264, д. 50, л. 4, 61; д. 1, л. 92.

⁵⁴ Там же, оп. 1264, д. 50, л. 119.

⁵⁵ Там же.

⁵⁶ Там же.

⁵⁷ Там же, л. 10.

⁵⁸ Там же, л. 119.

⁵⁹ Там же, л. 30, 119.

⁶⁰ Там же, оп. 1258, д. 168, л. 89,

⁶¹ Там же, л. 92.

⁶² Там же, оп. 1264, д. 50, л. 121.

⁶³ Там же, л. 120; д. 1, л. 92.

⁶⁴ Там же, д. 50, л. 120; Бычевский Б. В. Город-фронт. Л., 1967, с. 260.

⁶⁵ ЦАМО, ф. 217, оп. 1264, д. 50, л. 120.

⁶⁶ Там же, д. 1, л. 95.

⁶⁷ Как сообщил автору А. Августынюк, железнодорожники в целях конспирации в оперативных разговорах о движении поездов низководный мост называли «старыми галошами», а высоководный — «новыми галошами». Если говорили: «новые галоши порвались, надели старые», — это означало, что движение переведено на низководный мост.

⁶⁸ ЦАМО, ф. 217, оп. 1264, д. 1, л. 93.

⁶⁹ Там же.

⁷⁰ Там же, оп. 1221, д. 3146, л. 314, 358.

⁷¹ Войска противовоздушной обороны страны..., с. 215.

⁷² ЦАМО, ф. 217, оп. 1264, д. 1, л. 94.

⁷³ Войска противовоздушной обороны страны..., с. 215.

⁷⁴ ЦАМО, ф. 217, оп. 1250, д. 502, л. 35.

⁷⁵ Там же, оп. 1264, д. 1, л. 94.

⁷⁶ Там же.

⁷⁷ Там же, оп. 1221, д. 3146, л. 314.

⁷⁸ Там же, оп. 1264, д. 1, л. 95,

⁷⁹ Там же, л. 96,

⁸⁰ Там же, оп. 1221, д. 3162, л. 185.

⁸¹ Там же.

⁸² Там же, оп. 1264, д. 1, л. 96.

⁸³ Там же.

⁸⁴ Там же.

⁸⁵ Там же.

⁸⁶ Там же, л. 97.

⁸⁷ Там же.

⁸⁸ Войска противовоздушной обороны страны..., с. 216.

⁸⁹ Материалы личного архива заместителя командира 69-го ОЗАД по политической части И. Т. Цухло.

⁹⁰ Войска противовоздушной обороны страны..., с. 216.

⁹¹ Кошелев Н. И. Каждый рейс — подвиг. — В кн.: Октябрьская фронтовая: Воспоминания железнодорожников о работе Октябрьской магистрали в годы Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. Л., 1970, с. 168, 170.

⁹² Там же, с. 171.

⁹³ Там же, с. 170.

⁹⁴ Августынюк А. В огненном кольце. Л., 1948, с. 177, 178.

⁹⁵ Бандаж — съемное стальное кольцо специального профиля, надеваемое на обод колесного центра.

⁹⁶ Еледин В. А. Сквозь огонь. — В кн.: Октябрьская фронтовая..., с. 186-188.

⁹⁷ Елисеев В. М. Сорок восьмая паровозная. — Там же, с. 180.

⁹⁸ Там же, с. 179.

⁹⁹ Там же, с. 180.

¹⁰⁰ Еледин В. А. Сквозь огонь.— Там же, с. 185, 186,

¹⁰¹ Августынюк А. В огненном кольце, с. 178, 179.

¹⁰² АОЖД, ф. 1, оп. 12, д. 11, л. 142, 143.

¹⁰³ Августынюк А. В огненном кольце, с. 174.

НАВИГАЦИЯ 1943 г. НА ЛАДОЖСКОМ ОЗЕРЕ

Командование Ленинградского фронта кроме железнодорожной линии Шлиссельбург—Поляны в 1943 г. использовало все имевшиеся пути сообщения Ленинграда со страной. В чрезвычайно важном документе — постановлении Военного совета Ленинградского фронта от 26 марта 1943 г. «О коммуникациях фронта и организации перевозок»¹ на весенне-летний период 1943 г. предусматривались три линии коммуникаций: по водной трассе через Ладожское озеро; по железной дороге Волховстрой — Жихарево — Шлиссельбург; по грунту на участке Лаврово — Липки — Шлиссельбург.²

Это постановление, весьма дальновидно и целесообразно предвидя возможные действия противника и стремясь обеспечить необходимый маневр между коммуникациями по обстановке, намечало гибкую систему варьирования грузопотоков. Предусматривалась также различная номенклатура грузов по трассам. По водной трассе ориентировочно намечалось перевозить боеприпасы, взрывчатые вещества, горюче-смазочные материалы, жидкое топливо, тарные продфуражные грузы, лесной материал, пополнение и вооружение, а в случае особой необходимости — все виды грузов; по железной дороге — незатаренное продовольствие, зерно, фураж, скоропортящиеся продукты, смазочные материалы, уголь, торф, дрова, военное-техническое имущество и грузы народного хозяйства, а в случае особой необходимости — также все виды грузов.

Заводское оборудование и материалы предполагалось вывозить из Ленинграда в основном по железнодорожной линии Шлиссельбург—Волховстрой и паромами через Ладожское озеро, а в случае необходимости также и баржами.

Грунтовая дорога рассматривалась преимущественно как резервная коммуникация, находившаяся в постоянной готовности, а перевозки снабженческих грузов по ней должны были производиться по особому распоряжению.

Предусматривалась также ориентировочная пропускная способность коммуникаций. По водной трассе намечалось перевозить 9 тыс. т в сутки, в том числе по ввозу 6 тыс. т и по вывозу 3 тыс. т; по грунтовой дороге с 27 марта 1943 г. — 500 т, с 1 апреля — 1 тыс. т и с 15 апреля — 2 тыс. т. По железной дороге имелось в виду довести пропускную способность к 10 апреля 1943 г. до 10 пар поездов в сутки. Текущее регулирование перевозок между трассами Военный совет фронта возложил на начальника тыла генерал-лейтенанта интендантской службы Ф. Н. Лагунова и члена Военного совета фронта Н. В. Соловьева.

Такой подход был исключительно разумным, целесообразным, основанным на глубоком понимании обстановки, сложившейся под Ленинградом и на трассах.

Подготовка к навигации 1943 г. началась сразу же по окончании навигации 1942 г. Она заключалась в ремонте имевшегося на Ладожском озере флота, постройке новых плавучих средств, ремонте портовых сооружений, подготовке водных путей и т. д.

Ремонта требовали как корабли Ладожской военной флотилии, так и суда Северо-Западного речного пароходства. Согласно графику, еще 15 декабря 1942 г. приступили к ремонту основной части кораблей Ладожской флотилии, хотя на некоторых кораблях — 5 канонерских лодках, 2 транспортах и 4 тральщиках — начали ремонт примерно на месяц позже, так как они плавали до 8 января 1943 г. Хотя для организации ремонта была проведена большая работа по введению в строй судоремонтных мастерских в Новой Ладоге, Кобоне, Осиновце и Морье, однако ремонтные работы проходили с большими трудностями. На месте отсутствовала необходимая техническая база — не хватало

оборудования, материалов и запасных частей, не доставало рабочей силы. Тем не менее к началу навигации все корабли флотилии, кроме нескольких мотоботов, были отремонтированы и готовы к выполнению своих задач.³

Заблаговременно стало готовиться к зимнему судоремонту Северо-Западное речное пароходство. Еще летом 1942 г. были приняты меры к подготовке кадров судоремонтников. 16 декабря 1942 г. Военный совет Ленинградского фронта в своем постановлении определил характер и порядок ремонтных работ и по каждому судну установил срок окончания ремонта.⁴

В результате к 1 марта 1943 г. было отремонтировано 105 единиц самоходного и 65 единиц несамоходного флота. К 5 апреля 1943 г. закончился ремонт 144 пароходов и 84 барж. Из 11 ремонтировавшихся металлических барж было отремонтировано 6.⁵

Северо-Западное речное пароходство за перевыполнение плана по судоремонту в январе—марте 1943 г. награждалось переходящим Красным Знаменем Наркомата речного флота СССР и денежной премией.⁶

Одновременно шла постройка новых судов. Государственный Комитет Обороны 5 декабря 1942 г. и Военный совет Ленинградского фронта 10 декабря этого же года приняли постановления о строительстве на Сясьской судовой верфи 30 озерных деревянных барж грузоподъемностью по 385 т каждая. Постройка барж, согласно составленному графику, должна была быть закончена к 15 мая 1943 г. Однако на 5 апреля 1943 г. вместо 18 барж по графику было построено 16 барж. Основной причиной невыполнения плана являлось отсутствие лесоматериалов.⁷ Начальник Управления Северо-Западного речного пароходства А. Н. Шинкарев еще 5 января 1943 г. в докладной записке членам Военного совета фронта писал: «До января строительство велось за счет запасов леса и частичного отбора пригодной древесины для судостроения на Сясьском комбинате. В настоящее время все запасы верфи исчерпаны полностью. График постройки нарушен. Необходимы срочные меры для обеспечения верфи лесоматериалами. Строительство не обеспечено гайками, шайбами, тросами, такелажом и предметами судового оборудования».⁸

Военное командование приняло меры к обеспечению Сясьской верфи всем необходимым, и строительство барж продолжалось. 5 июня 1943 г. Военный совет Ленинградского фронта принял постановление, согласно которому на Сясьской судостроительной верфи к 1 июля 1943 г. должны быть построены еще 15 озерных деревянных барж грузоподъемностью по 500 т каждая и один деревянный секционный док, состоящий из 5 отдельных секций.⁹

Значительная работа была проделана по приведению в эксплуатационную готовность портов Ладожского озера. А они требовали больших работ. Например, в Кобоно-Кареджском порту, согласно дефектной ведомости, составленной комендантом порта 3 января 1943 г., необходимо было капитально отремонтировать пирсы № 1—10. На пирсе № 1 требовалось очистить акваторию от разрушенных льдами ряжей головной части пирса и достроить заново головную часть, устроив ее на свайном основании. На пирсе № 6 нужно было разобрать 8 ряжей и снова их срубить. На всех пирсах требовалось разобрать и уложить заново железнодорожные пути, разобрать старый и уложить новый настил.¹⁰

Военный совет Ленинградского фронта 22 февраля 1943 г. принял специальное постановление «О ремонтно-восстановительных работах в портах Ладожского озера», в котором обязал начальника тыла фронта Ф. Н. Лагунова провести ремонтно-восстановительные работы, обеспечивающие полную эксплуатационную готовность всех портовых сооружений, механизации, связи, подъездных путей и внутрипортового узкоколейного железнодорожного транспорта по перевалочной базе в Гостинополе к 10 апреля, а по Осиновецкому и Кобоно-Кареджскому портам — к 15 мая 1943 г. Все проекты по восстановительным работам должен был выполнить до 10 марта 1943 г. инженерный отдел Краснознаменного Балтийского флота. Постановление предусматривало проведение в портах дноуглубительных работ, расчистку портов

и судоходных путей от затонувших судов.¹¹

В первой половине марта 1943 г. начальник Управления перевозок А. М. Шилов утвердил графики по неотложному и капитальному ремонту пирсов Осиновецкого и Кобоно-Кареджского портов.¹²

Военный совет Ленинградского фронта в уже упоминавшемся постановлении «О коммуникациях фронта и организации перевозок» от 26 марта 1943 г. установил сроки общей готовности Ладожской военной флотилии и Северо-Западного речного пароходства к открытию навигации — 5 апреля 1943 г. — и частичной готовности к перевозкам особой важности отдельными транспортом в ледовых условиях — 28 марта. В связи с этим к 5 апреля должен был быть подготовлен к навигации самоходный и несамоходный флот, к 28 марта закончен ремонт пирсов № 2 и 3 в Кобоно-Кареджском порту и брекватера в Осиновце, а к 10 апреля — всех остальных пирсов в этих портах и в Кобонском канале. К 1 апреля 1943 г. порты должны были быть укомплектованы личным составом за счет Управления перевозок, Северо-Западного речного пароходства и Ленинградского морского порта.¹³

В результате большой подготовительной работы к апрелю 1943 г. Ладожская военная флотилия и Северо-Западное речное пароходство были готовы к началу навигации. Как и в предыдущие годы, выручило могучее и чудодейственное средство — энтузиазм, самоотверженность и инициатива моряков и речников, рабочих и инженеров. Они вносили изменения в технологию, выискивали заменители, работали, не считаясь со временем. Это позволило преодолеть все трудности и решить поставленные задачи. К началу навигации в составе Ладожской флотилии (командующий В. С. Чероков) находились сторожевой корабль «Конструктор», 6 канонерских лодок, 17 сторожевых катеров, 2 бронекатера, 11 тральщиков, 4 торпедных катера, 4 транспорта, 2 шхуны, 83 тендера, 19 катерных тральщиков. В августе 1943 г. вступили в строй 2 подводные лодки — «М-77» и «М-79», переброшенные весной в Ладожское озеро по железной дороге. Во второй половине 1943 г. из состава флотилии были переданы в распоряжение Командования Балтийского, Черноморского и Северного флотов 70 тендеров, 6 сторожевых и 2 торпедных катера.¹⁴

Северо-Западное речное пароходство к началу навигации имело 28 озерных деревянных барж, 9 нефтеналивных барж, 3 баржи-парома, 30 речных барж для работы на реках и каналах, 5 озерных и 9 речных буксиров. С 15 мая по 1 июля 1943 г. дополнительно вошли в строй 28 деревянных сухогрузных барж и вышла из ремонта одна нефтеналивная баржа.¹⁵

Были также укомплектованы личным составом порты, переданные Управлению перевозок. 1 апреля 1943 г. старший лейтенант В. Н. Вошанов приступил к временному исполнению обязанностей командира порта Кобоно-Кареджи, капитан А. К. Ренькас стал начальником штаба. 14 апреля в должность командира порта вступил майор В. П. Галкин, а В. Н. Вошанов стал главным диспетчером. Заместителем командира порта по политчасти был назначен капитан М. С. Купайгородский, а заместителем командира порта по эксплуатации — И. И. Логачев. В течение апреля 1943 г. приказами по порту Кобоно-Кареджи были назначены начальники причалов и их заместители, а пирсы закреплены за соответствующими рабочими частями. Командиром порта Осиновец стал майор Л. Б. Желдин.¹⁶

Уже в период навигации в районе Кобоно-Кареджского порта дополнительно были проведены большие работы. Подъем воды в Ладожском озере, начавшийся зимой 1942/43 г., к июню 1943 г. привел к затоплению железнодорожного пути на перегоне Лаврово—Кобона—Коса. Этот путь, проходивший по берегу Ладожского озера, был построен зимой 1941/42 г. и связывал Кобоно-Кареджский порт со ст. Войбокало. Высота воды над рельсами местами доходила до 1 м. Это очень

затрудняло эксплуатацию перегона и поддержание его в должном техническом состоянии. Большие просадки отдельных звеньев и увеличение расстояния между рельсами приводили к частым сходам с рельс подвижного состава.

Для обеспечения нормальной работы Кобоно-Кареджского порта Военный совет Ленинградского фронта 4 июня 1943 г. принял постановление, которым обязал УВВР-2 построить на перегоне Лаврово — Кобона обходную железнодорожную линию с разводным мостом через выходной Кобонский канал, поднять пути на ст. Кобоне и подъездные пути к пирсам № 4—10 и провести другие работы.¹⁷

Работы начались 14 июня и велись силами 28-го и 57-го железнодорожных батальонов. Сквозное движение рабочих поездов по новому обходу открылось 28 августа, а полностью линия была сдана в эксплуатацию Октябрьской железной дороге 16 сентября 1943 г. Путь обхода длиной 8.6 км проходил по дамбе Новоладожского канала и был на 2.5—3 м выше затопленной линии. Новый мост через Кобонский соединительный канал превышал старый на 1.5 м. Станционные пути были подняты на 60—80 см выше старого уровня.¹⁸

В ходе подготовки навигации перед командованием Ленинградского фронта встал вопрос об организации водных перевозок по Ладожскому озеру в навигацию 1943 г. Возник он в связи с письмом инженер-капитана Павлова, с которым он обратился в Государственный Комитет Обороны в январе 1943 г. Павлов считал, что установившаяся в 1942 г. система перевозок на Ладожском озере, а именно подчинение Северо-Западного речного пароходства в оперативном отношении Ладожской военной флотилии, на которую были возложены перевозки, и передача всего пристанского хозяйства, причалов и оборудования портов пароходства портам Управления перевозок, не была вполне удовлетворительной. Несмотря на, казалось бы, четкое разделение функций между Управлением перевозок и Ладожской военной флотилией, между ними не было необходимой сработанности. А это болезненно отражалось на эксплуатации флота Северо-Западного речного пароходства, который имел громадный простой под погрузкой—выгрузкой.¹⁹

В целях максимального использования тоннажа в навигацию 1943 г. Павлов предлагал следующую организацию перевозок.

1. Перевозки на Ладожском озере и руководство погрузочно-разгрузочными работами возложить на Северо-Западное речное пароходство. Для этого придать ему в оперативное подчинение нужное количество буксирных пароходов из тральщиков Ладожской военной флотилии, передать причалы, пристанское хозяйство и механизацию, а в портах, охрану которых возложить на караульный взвод или роту, создать рабочие батальоны или роты и придать их в оперативное подчинение начальникам пристаней-причалов.

2. Охрану водных путей и судов на переходе возложить на Ладожскую флотилию, часть кораблей которой (транспорты, канонерские лодки) использовать для перевозки вооружения и других грузов.

3. Контролирование и увязку работы Северо-Западного речного пароходства и Ладожской военной флотилии поручить органам ВОСО Краснознаменного Балтийского флота.

4. Подачу грузов в пункты перевалки производить Управлению перевозок Ленинградского фронта через оперативную группу ВОСО фронта, ему же обеспечивать складирование и хранение грузов.²⁰

А. Н. Косыгин 21 января 1943 г. направил письмо Павлова А. А. Жданову и просил его рассмотреть содержащиеся в нем предложения. А. А. Жданов предложил члену Военного совета фронта Н. В. Соловьеву и начальнику тыла фронта Ф. Н. Лагунову ознакомиться с письмом и обсудить его. Ф. Н. Лагунов 28 января доложил Военному совету фронта, что считает предложения Павлова в принципе правильными и что целесообразно организацию перевозок, погрузочно-разгрузочных работ, пристани, флот и

охрану портов объединить в одних руках через Северо-Западное речное пароходство, сделав его полноправным и ответственным за перевозки. Управление перевозок Ф. Н. Лагунов предложил переименовать в Управление фронтовых баз, сохранив за ним функции приема от железной дороги грузов, их учет и охрану. Для полного обсуждения вопроса Ф. Н. Лагунов считал необходимым собрать всех заинтересованных лиц. Н. В. Соловьев 1 февраля на докладе Ф. Н. Лагунова написал: «В случае если придется возить продовольствие и другие грузы через Ладожское озеро, перевозку грузов надо возложить на СЗРП. Погрузку и разгрузку оставить за Управлением перевозок. СЗРП подчинить Управлению перевозок фронта оперативно».²¹

И хотя в точках зрения Н. В. Соловьева и Ф. Н. Лагунова были различия, оба они считали, что организацию водных перевозок на Ладожском озере, существовавшую в 1942 г., следует пересмотреть.

Автору не удалось установить, состоялось ли обсуждение этого вопроса, однако Военный совет фронта на период навигации 1943 г. оставил без изменений организацию перевозок, которая существовала в 1942 г. В постановлении Военного совета Ленинградского фронта от 26 марта 1943 г. «О коммуникациях фронта и организации перевозок» по этому вопросу имелся специальный пункт, в котором было сказано о сохранении на 1943 г. организации и порядка перевозок, установленных Государственным Комитетом Обороны 9 апреля 1942 г., а также постановлениями Военного совета Ленинградского фронта от 19 апреля и 27 июня 1942 г., принятыми во исполнение решения ГКО.²²

Постановлением Государственного Комитета Обороны от 9 апреля 1942 г. организация водных перевозок по Ладожскому озеру в навигацию 1942 г. была возложена на Краснознаменный Балтийский флот (Ладожскую военную флотилию). Для этого Краснознаменному Балтийскому флоту (Ладожской военной флотилии) на период навигации 1942 г. были подчинены все суда Северо-Западного речного пароходства, обслуживавшие перевозки, все порты, пристани, береговые устройства и вспомогательные предприятия. Прикрытие авиацией транспортов и перевалочных баз (а последних и зенитными средствами) возлагалось на командующего войсками Ленинградского фронта. Погрузочно-разгрузочные работы на Ладожском озере должно было вести Управление тыла фронта.²³

Постановлением Военного совета Ленинградского фронта от 19 апреля 1942 г. было создано Управление подвоза, подчиненное начальнику тыла фронта. Оно должно было отвечать за прием грузов с железной дороги, за погрузку и разгрузку барж на пристанях, за складирование, хранение, учет и сохранность грузов на подчиненных базах и складах. Для приема и хранения грузов на западном берегу Ладожского озера Военный совет сохранил Управление фронтовой базы ст. Ладожское озеро, а также 5 фронтовых складов.²⁴

Постановлением от 27 июня 1942 г. Военный совет фронта реорганизовал Управление подвоза в Управление перевозок, возложив на него как задачи подвоза грузов с восточного берега Ладоги, так и вывоз их с западного берега. Управлению перевозок были переданы порты Осиновец, Кобоно-Кареджи и пристани Гостинополье и Новая Ладога со всеми причальными и береговыми устройствами и рабочими частями и поручена организация в них погрузочно-разгрузочных работ. Начальником Управления перевозок был назначен генерал А. М. Шилов, которому поручалось сформировать управления портов Осиновец и Кобоно-Кареджи. Утвержденные им начальники этих портов должны были отвечать за погрузочно-разгрузочные работы, состояние причального хозяйства, механизацию, противопожарную охрану, местную противовоздушную оборону, санитарную службу и охрану грузов, барж, пристаней. В связи с передачей портов Осиновец и Кобоно-Кареджи Управлению перевозок постановлением Военного совета фронта от 3 июля 1943 г. в штат управлений портов была введена должность комиссара.²⁵ На Ладожскую военную флотилию возлагались перевозки грузов на судах

через Ладожское озеро, оборудование водной трассы и ее охрана, ремонт судов и снабжение судов флотилии и Северо-Западного речного пароходства морским имуществом и довольствием личного состава флота. Эти задачи флотилия должна была осуществлять через военную базу Осинец и военный порт Кобона.²⁶

В постановлении Военного совета Ленинградского фронта от 26 марта 1943 г. кроме пункта, в котором было сказано о сохранении на 1943 г. существовавшей в 1942 г. организации водных перевозок по Ладожскому озеру, имелись по этому вопросу и специальные пункты. Начальнику Управления перевозок в оперативном отношении: подчинялись все склады, расположенные на восточном и западном берегах Ладожского озера. Во всех отношениях начальнику Управления перевозок были подчинены 4 рабочих батальона (№ 1, 4, 5, 6), 8 рабочих рот (№ 13, 14, 16, 43, 86, 205, 300, 301), 2 караульных батальона (№ 6 и 22), 1-я отдельная местная стрелковая рота, Управление 17-й автотранспортной бригады, 5 автомобильных батальонов (№ 387, 848, 851, 852, 388), 281-й ремонтно-восстановительный батальон, 20-я эвакуаторная рота, 495-я рота подвоза горюче-смазочных материалов, 526-я рота связи, 37-й отдельный дорожно-эксплуатационный батальон и 136-й батальон (без одной роты). Начальник УВВР-2 И. Г. Зубков должен был к 10 апреля обеспечить готовность к эксплуатации существовавших железнодорожных паромов и пирсов и выделить команды для обслуживания паромной переправы в навигацию 1943 г. Согласно этому постановлению, заместитель начальника Северо-Западного речного пароходства А. Н. Новоселов на время навигации 1943 г. был назначен заместителем командующего Ладожской военной флотилией по перевозкам, а начальник Бассейнового управления путей Королев подчинен в оперативном отношении начальнику Северо-Западного речного пароходства А. Н. Шинкареву.²⁷

Численный состав воинских частей и учреждений Управления перевозок не был постоянным и никогда не соответствовал штатной численности. На 10 апреля 1943 г. по штату числилось 8220 человек, а в наличии было 5662 человека (в том числе 1366 женщин); на 20 мая — соответственно 7926 и 4879 человек (в том числе 1158 женщин); на 30 июня — 6430 и 4034 человека (в том числе 1059 женщин); на 1 сентября — 5306 и 3607 человек (в том числе 977 женщин).²⁸

Установленная постановлением Военного совета Ленинградского фронта от 26 марта 1943 г. Организация водных перевозок действовала до сентября 1943 г. 2 сентября 1943 г. Военный совет фронта в связи с сокращением объема перевозок через Ладожское озеро уменьшил количество воинских частей и учреждений, подчиненных Управлению перевозок, и сократил аппарат самого Управления до 15 человек. За Управлением перевозок были оставлены контроль и планирование перевозок по Ладожскому озеру; руководство фронтовой базой Лаврово; погрузочно-разгрузочные работы фронта на пристани Лаврово и в портах Кобоно-Кареджи и Осинец; руководство караульной службой на объектах тыла фронта на восточном и западном берегах Ладожского озера, а также на шоссейных мостах через реки Сясь и Волхов. Начальник Управления перевозок генерал-майор интендантской службы А. М. Шилов был допущен к исполнению должности заместителя начальника тыла фронта, а начальником Управления перевозок утвержден подполковник административной службы В. Е. Долеско. Начальник Управления перевозок А. М. Шилов должен был до 15 сентября сдать, а начальник Северо-Западного речного пароходства А. Н. Шинкарев принять все порты (Кобоно-Кареджи и Осинец) и пристани (Гостинополе, Волхов, Сясьстрой) с хозяйством в полном объеме и держать их в эксплуатационной готовности, имея в портах аварийно-восстановительные команды. В Кобоно-Кареджском и Осинецком портах Краснознаменному Балтийскому флоту предписывалось организовать комендатуры по водным перевозкам в составе трех человек каждая. При необходимости перевозок грузов через озеро они должны были совершаться по предварительным заявкам — грузы Наркомата обороны шли через начальника тыла фронта, а грузы Краснознаменного Балтийского флота, организаций города и народного хозяйства — через Северо-Западное

речное пароходство. Погрузочно-разгрузочные работы должны были производиться по распоряжению начальника тыла фронта, Краснознаменного Балтийского флота и организаций города. Железнодорожная паромная переправа также передавалась Северо-Западному речному пароходству, но обслуживающая ее команда 9-й железнодорожной бригады оставалась до конца навигации 1943 г. Всю реорганизацию, предусмотренную этим постановлением, необходимо было провести до 15 сентября 1943 г.²⁹

Управление перевозок 14 и 15 сентября 1943 г. передало порты и пристани Северо-Западному речному пароходству. Порт Осинец со всем оборудованием и личным составом был передан по акту комиссией Управления перевозок под председательством командира Осинецкого порта майора Л. Б. Желдина комиссии Северо-Западного речного пароходства под председательством заместителя начальника службы эксплуатации пароходства А. Т. Овсянникова.³⁰ Порт Кобоно-Кареджи был передан по акту комиссией Управления перевозок под председательством командира Кобоно-Кареджского порта майора В. П. Галкина комиссии Северо-Западного речного пароходства под председательством А. Т. Овсянникова.³¹

В 1943 г. перевозки, как и в навигацию 1942 г., происходили по двум трассам — большой (Новая Ладога — Осинец) и малой (Кобона — Осинец). Навигационное оборудование трасс, в связи с тем что моряки уже изучили и знали Ладожское озеро и приобрели достаточный опыт плавания по нему, было намного упрощено. Количество навигационных буев и вех по сравнению с 1942 г. было уменьшено на 15—20%. В связи с тем что уровень воды в озере в мае—июле 1943 г. повысился на 120 см, были проложены новые, неизвестные и труднодоступные для противника фарватеры, проходившие вблизи берега по мелководным местам.³²

Навигация 1943 г. на малой трассе началась почти на два месяца раньше, чем в 1942 г., — 28 марта 1943 г., когда по ледовой дороге еще двигались автомобили. В озеро вышли первые пароходы с целью проложить во льду трассу для регулярного движения судов. 1 апреля из Кобоно-Кареджского порта вышел пароход «Чапаев», и 2 апреля он прибыл в Осинец, доставив 27 т продовольствия. В этот же день в Осинец прибыла канонерская лодка «Вира». 4 апреля в 20 ч в Осинец была отправлена первая груженная железная баржа.³³

Почти месяц, вплоть до 25 апреля, движение судов на малой трассе происходило в тяжелых ледовых условиях. Как сказано в обзоре о работе Кобоно-Кареджского порта Управления перевозок, подписанном его командиром майором В. П. Галкиным, к моменту открытия навигации кромка льда находилась на расстоянии 9 км от северных пирсов. Для пропуска судов в ледяных торосах был пробит путь, который от силы и направления ветра то расширялся, то сужался. Из-за нагромождения льда транспорты и баржи не могли подойти к пирсам вплотную, поэтому ящики и мешки с грузом переносились по тропам, проложенным на льдинах. В этот период на перевозках были заняты канонерские лодки «Нора», «Вира», «Буря», транспорты «Шексна», «Чапаев», «Вилсанди», буксирный пароход «Гидротехник» и железные баржи. Деревянные баржи были введены в эксплуатацию с 21 апреля 1943 г. Как правило, движение судов проходило конвоями, в состав которых обычно включались одна канонерская лодка, буксирный пароход с железной баржей и транспорт.³⁴

Морякам и речникам каждый день приходилось работать в исключительно тяжелых условиях. Сильные юго-западные ветры, доходившие до 6—7 баллов, разрушали лед и способствовали его передвижкам, что затрудняло перевозки. Передвижки льда временами приостанавливали движение судов, а иногда приводили к их повреждению и даже гибели. Так, 6 апреля вследствие сжатия льдами затонул транспорт «Вилсанди». Работа по проводке конвоев в ледовом поле, восстановлению трассы после сдвижки льда, выводу груженных барж за кромку льда осуществлялась в основном транспортом «Шексна».³⁵

25 апреля 1943 г. Шлиссельбургская губа полностью очистилась от льда и началось

нормальное, поточное движение судов. Теперь переходы судов по малой трассе осуществлялись самостоятельно, по мере их готовности. Лишь в случае перевозок особо ценных грузов транспортные суда, буксиры и баржи конвоировались боевыми кораблями.

Навигация на большой трассе началась 22 апреля 1943 г. В этот день из Новой Ладogi в Осиновец вышли первые суда. На большой трассе движение осуществлялось конвоями. Состав конвоя в каждом отдельном случае зависел от задач и обстановки на озере. Типовой конвой состоял из 2—3 буксиров с 4—7 баржами, 1 канонерской лодки или 1—2 сторожевых катеров типа «Морской охотник». При появлении минной опасности в состав конвоя должны были включаться 2—4 тральщика или 4—6 малых катерных тральщиков. При благоприятной обстановке на озере для конвоирования судов с малоценным грузом назначались торпедные катера, тральщики и вооруженный транспорт «Шексна».³⁶

Для маскировки выхода и чтобы пройти наиболее опасные участки трассы — о-в Сухо и банку Стрелковую — в темное время суток, конвои отправлялись из баз преимущественно с наступлением темноты. Из-за недостатка боевых кораблей для эскорта ежедневно из каждой базы отправлялось не более одного конвоя. Начиная с августа 1943 г., после того как были выявлены состав сил противника на озере и отсутствие активности со стороны финского командования, в отдельных случаях, когда боевые корабли выполняли боевые операции, с разрешения командующего Ладожской военной флотилией транспортные суда и буксиры с баржами ходили без эскорта. Такое разрешение давалось, если суда шли без груза или с малоценным грузом.³⁷

Через Ладожское озеро в Ленинград перевозились продовольствие, боеприпасы, горюче-смазочные материалы, взрывчатые вещества, уголь, военно-техническое имущество. В апреле 1943 г. таких грузов было доставлено в Ленинград более 51,5 тыс. т, в мае — около 59 тыс. т, в июне — более 18 тыс. т, в августе—ноябре — около 27,5 тыс. т.³⁸

Но основным грузом являлись лесные материалы — дрова и древесина. Они перевозились на судах и в плотях. Военный совет Ленинградского фронта вынес ряд специальных постановлений, касающихся их перевозки. В постановлении от 8 мая 1943 г. предусматривалось перевезти в Ленинград в мае — июне 850 тыс. складских кубометров. Для обеспечения этих перевозок были переключены почти весь сухогрузный флот и буксирная тяга. Для этого выделялись 59 барж тоннажом 27 928 т, 6 озерных буксиров и необходимое количество речных буксиров для буксировки барж с дровами и плотов приладожскими каналами.³⁹

Но план этот не был выполнен. В мае — июле 1943 г. было перевезено около 385 тыс. кубометров — только такое количество предъявили к перевозке «Ленлес» и «Леспромтрест». В связи с этим Военный совет фронта 10 августа вынес новое постановление, предусматривавшее перевозку в августе — октябре 1943 г. 690 тыс. кубометров. Однако и на этот раз план не был выполнен. В августе — октябре лесные тресты предъявили к перевозке немногим более 300 тыс. кубометров дров и древесины.⁴⁰ Что касается грузов, то все они, за малым исключением, были перевезены на баржах за буксирной тягой. Буксировка барж в основном производилась буксирными пароходами Северо-Западного речного пароходства и Балттехфлота. Корабли Ладожской военной флотилии, преимущественно тральщики, в редких случаях привлекались к буксировке барж по большой трассе. На малой трассе постоянно работали два тральщика. По большой трассе на буксирной тяге Северо-Западного речного пароходства и Балттехфлота было перевезено более 97% всех грузов. По малой трассе корабли Ладожской военной флотилии перевезли более 9% древесины в плотях и 37% груза на баржах.⁴¹

Кроме грузовых по Ладожскому озеру осуществлялись пассажирские перевозки в основном на транспортах Ладожской военной флотилии.

Северо-Западному речному пароходству за хорошую работу в апреле — июне 1943

г. вручалось переходящее Красное Знамя Наркомата речного флота СССР и Центрального комитета профсоюза рабочих речного флота и выдавались денежные премии. За работу в июле, августе, октябре и ноябре 1943 г. в распоряжение начальника Северо-Западного речного пароходства выдавались денежные суммы для премирования особо отличившихся работников. За хорошую работу награждались также отдельные суда пароходства. Переходящий вымпел Наркомата речного флота СССР вручался пароходам «Орел» (апрель, май), «Параллель» (апрель, июнь), «Тюмень» (май), «Морской лев» (июнь, июль, ноябрь), «Никулясы» (август, сентябрь).⁴²

Важную роль в улучшении работы Северо-Западного речного пароходства в навигацию 1943 г. сыграло введение военного положения на морском и речном транспорте. Как уже было сказано, 15 апреля 1943 г. было введено военное положение на железных дорогах страны. В мае 1943 г. военное положение распространялось на морской и речной транспорт и был введен в действие Устав о дисциплине рабочих и служащих речного флота СССР.⁴³

19 мая 1943 г. заместитель народного комиссара Военно-Морского Флота Л. М. Галлер и заместитель народного комиссара речного флота А. А. Лукьянов утвердили инструкцию по применению дисциплинарного Устава Военно-Морского Флота СССР к рабочим и служащим Наркомата речного флота, занятым на перевозках по Ладожскому озеру.⁴⁴

Часть грузов — боеприпасы, взрывчатые вещества, авиабензин в вагонах и цистернах — была перевезена на баржах-паромах. В навигацию 1943 г. на Ладожском озере в эксплуатации находились 4 баржи-парома, из них две действовали со 2 апреля по 1 октября, одна — с 1 апреля по 1 сентября и одна — с 1 по 23 июня. Всего они сделали 351 грузовой рейс и перевезли около 78 тыс. т разных грузов, считая вес железнодорожного состава.⁴⁵

Часть автобензина, лигроина и керосина, доставленного в Ленинград, была перекачена по подводному трубопроводу. Трубопровод был проложен в мае—июне 1942 г. Он состоял из головной перекачивающей станции, расположенной на мысе Кареджи, линейной части трубопровода длиной 30 км, из которых около 21,5 км проходило под водой, приемной станции в Борисовой Гриве и резервного наливного пункта в Ваганове.⁴⁶

Трубопровод работал круглосуточно, независимо от штормов, ледостава и метелей, был почти неуязвим от угрозы воздействия противника с воздуха. Но в 1943 г. трубопровод потребовал проведения больших дополнительных работ. Вследствие подъема воды в Ладожском озере мыс Кареджи, где была расположена головная перекачивающая станция, оказался затопленным. Поэтому было решено перенести головную станцию трубопровода со всеми подсобными сооружениями с мыса Кареджи в район Леднево, удлинив трубопровод на 6 км и построив в этом районе железнодорожный тупик. Но, к сожалению, в 1943 г. трубопровод много времени простаивал из-за отсутствия горючего для перекачки. Всего с января по ноябрь 1943 г. по трубопроводу было перекачено на западный берег Ладожского озера около 15 тыс. т автобензина, лигроина и керосина.⁴⁷

На перевозках грузов, особенно лесных материалов, отрицательно сказывались простои судов в местах погрузки и выгрузки. В апреле — мае 1943 г. на трех основных реках — Ояти, Паше и Сяси, — где производилась погрузка дров, каждая из 226 учтенных барж в среднем простояла под погрузкой сверх нормы свыше 2,5 сут и в ожидании погрузки — 3 сут. По подсчетам командования Ладожской военной флотилии, если считать средний оборот судна между конечными пунктами 130 ч, то за время, которое в апреле — июне 1943 г. простояли суда сверх нормы только под погрузкой, могли бы быть совершены 109 барже-рейсов с грузом и дополнительно перевезено около 70 тыс. кубометров дров.⁴⁸

Аналогичная картина имела место и в порту выгрузки — Осиновце, где отдельные суда имели простой под выгрузкой дров до 4—7 сут. Отдельные баржи

простаивали в местах погрузки—выгрузки даже от 6 до 16 сут.⁴⁹

Медленная погрузка на реках вызывала излишние простои груженых барж в Новой Ладоге. Они здесь задерживались в ожидании скопления их в достаточном количестве для формирования конвоев, а также потому, что Осиновецкий порт не принимал их из-за большого скопления барж, ожидавших выгрузки.

Общее количество часов непроизводительного простоя судов в апреле — июле 1943 г., если учитывать простои в ожидании погрузки—выгрузки, под погрузкой—выгрузкой сверх нормы, в пути и на рейде Новой Ладоги, составило почти 49 тыс. За это время можно было бы дополнительно перевезти свыше 200 тыс. кубометров дров, т. е. примерно столько же, сколько было перевезено в апреле — мае 1943 г.⁵⁰

Медленная погрузка на реках, простои груженых барж в Новой Ладоге в октябре — ноябре 1943 г. вызывали простои буксирных пароходов. Чтобы уменьшить их, приходилось вместо типовых конвоев отправлять отдельные буксирные вozy.

Таким образом, простои судов являлись серьезной причиной, затруднявшей перевозки. Они вызывались как объективными, так и субъективными причинами. К числу объективных причин следует отнести несвоевременную подвозку к пунктам погрузки необходимого количества древесины, недостаточную механизацию грузовых работ, нехватку рабочей силы. Субъективными причинами, которые отмечало командование Ладожской военной флотилии, являлись отсутствие четкого планирования сплавными организациями потребности тоннажа с учетом предполагаемого подхода древесины, неравномерная и несогласованная с подходом груженых барж подача порожних вагонов к месту их выгрузки в Осиновце, неудовлетворительная организация погрузочно-разгрузочных работ, слабое освоение имевшейся механизации.⁵¹

Кроме перевозок в Ленинград осуществлялись перевозки и в обратном направлении. Из Ленинграда везли промышленное оборудование и различные материалы, но масштабы этих перевозок по сравнению с 1942 г. были незначительны. Перевозились из Ленинграда и военнослужащие.

В навигацию 1943 г. по Ладожскому озеру перебрасывали воинские контингенты. 17 июля 1943 г. командующий Краснознаменным Балтийским флотом подписал директиву, в которой была поставлена задача силами и средствами Ладожской военной флотилии и Северо-Западного речного пароходства с 23 по 26 июля переправить с восточного на западный берег Шлиссельбургской губы 86-ю стрелковую дивизию и 73-ю отдельную морскую стрелковую бригаду. Для выполнения этой задачи были привлечены 3 канонерские лодки, 5 транспортов, 3 тральщика, 4 буксирных парохода, 7 барж. Погода позволила начать переброску войск только в ночь на 25 июля и закончить 28 июля. Переходы кораблей по малой трассе происходили лишь в темное время суток — с 22 до 3 ч. Пунктами посадок являлись Леднево и Кобона на восточном берегу; пунктами выгрузки — бухты Морье, Гольсмана, Осиновецкая гавань на западном берегу. Всего было перевезено около 7,5 тыс. человек, около 600 лошадей и 300 повозок, более 85 орудий, 18 минометов, 10 тракторов, 49 автомобилей, 12 автоцистерн и др.⁵²

С самого начала навигации 1943 г. были приняты меры к защите перевозок. Хотя Ладожская военная флотилия после разгрома противника у о-ва Сухо в октябре 1942 г. получила безраздельное господство на Ладожском озере, тем не менее возможность нападения морских сил врага на наши побережья и коммуникации не исключалась. На этот случай для боя с кораблями противника, поддержки взаимодействующих частей Красной Армии, ведения разведки были сформированы:

- передовой отряд в составе сторожего корабля «Конструктор» и 1-го дивизиона сторожевых катеров «МО»;
- отдельный отряд канонерских лодок в составе четырех единиц, 2-го дивизиона сторожевых катеров «МО» и отдельного отряда торпедных катеров;
- отряд резерва в составе 6-го дивизиона тральщиков, канонерской лодки «Лахта», вооруженного транспорта «Шексна» и отдельного отряда бронекатеров;

- авиагруппа Ладужской военной флотилии в составе 11-го истребительного авиаполка и 6-й отдельной авиаэскадрильи;
- группа подводных лодок в составе «М-77» и «М-79». Для рокировки войск, оборонявших побережье, предполагалось использовать отряд транспортов и тендеры, а после отправки тендеров на другие флоты — отряд речных катеров охраны каналов и все рейдовые катера.⁵³

Повседневная готовность наших сил обеспечивалась оперативной разведкой на театре, специальными поисковыми операциями легких сил в северной части озера, дозорной службой, наблюдением сигнально-наблюдательных постов Ладужской флотилии и частей Красной Армии на берегу, системой береговой обороны и зенитной артиллерии, дислокацией кораблей Ладужской военной флотилии (в военно-морской базе Осиновец — 3 канонерских лодок отдельного отряда торпедных катеров и 2-го дивизиона сторожевых катеров «МО»; в Новой Ладоге — 3 канонерских лодок, отдельного отряда бронекатеров, 1-го дивизиона сторожевых катеров «МО», подводных лодок «М-77», «М-79» и других сил).⁵⁴

Разведка противника проводилась как авиацией, так и кораблями. Воздушная разведка велась эпизодически на всю глубину базирования вражеских сил. Всего за период навигации 1943 г. для разведки было проведено 146 вылетов. Корабельная разведка велась силами сторожевых катеров «МО» и торпедных катеров в основном вдоль западного и восточного берегов Ладужского озера. В июле—ноябре 1943 г. были проведены три разведывательные операции сторожевыми катерами с высадкой разведгруппы на о-в Вассинансаари с целью выявления коммуникаций противника и оперативного режима в районе Валаамского архипелага. С 5 августа для разведки стали использоваться и подводные лодки. В начале они вели разведку до параллели 61°20', но в ноябре стали появляться на подходах к Лахденпохья и Сортавала. До конца навигации подводные лодки сделали 12 выходов.⁵⁵

Дозорную службу несли в основном сторожевые катера «МО», а также тральщики и торпедные катера. Из-за недостатка топлива сторожевые катера на линии наблюдения выводились на буксире и большую часть времени находились в дрейфе. Обычно выставлялось 8 дозорных линий, а по усиленному варианту — 12 линий. В поддержке дозора в Новой Ладоге и Осиновце постоянно находились в готовности дежурные корабли, артиллерия и авиация. Дозорная служба имела целью обнаружить противника и предупредить об этом наше командование, не допустить разведки противника и отразить атаки сторожевых и торпедных кораблей врага на наши коммуникации и рейды, задержать боем крупные силы врага, выполнять функции постов воздушного наблюдения и связи, противоминного наблюдения и огневых точек противовоздушной обороны.⁵⁶

Однако силы противника на Ладужском озере по сравнению с 1942 г. претерпели некоторые изменения — немецкие моряки были отозваны, оставшиеся на озере десантные корабли переданы в состав финской флотилии, а итальянские торпедные катера переброшены на другой театр. Финское командование в кампанию 1943 г. не делало попыток, направленных к изменению обстановки в свою пользу. Имея недостаточные силы, оно было вынуждено отказаться от активных действий против нашего побережья и коммуникаций, ограничившись задачами обороны своего побережья, островов и коммуникаций и ведением авиаразведки одиночными самолетами.

Особое внимание советским командованием было обращено на защиту водных перевозок от нападения вражеской авиации. Противовоздушная оборона коммуникаций: складывалась из прикрытия баз и путей движения судов зенитными средствами и истребительной авиацией. Порты и базы восточного побережья Ладужского озера прикрывала с воздуха авиагруппа Ладужской военной флотилии, насчитывавшая от 20 до 30 истребителей. Она взаимодействовала с истребительной авиацией Ладужского дивизионного района ПВО, который нес ответственность за прикрытие этого района и

зенитной артиллерией. Западный берег озера прикрывался истребительной авиацией Ленинградской армии ПВО. На нее же была возложена ответственность и за прикрытие Осиновца, бухт Гольсмана и Морье зенитной артиллерией. Командиру осиновецкой группы зенитной артиллерии, назначенному приказом штаба Ленинградской армии ПВО, были подчинены все расположенные здесь батареи зенитной артиллерии, в том числе железнодорожные и батареи Осиновецкой военноморской базы.⁵⁷

Защита судов на переходе по малой трассе от авиации противника проводилась зенитной артиллерией Ладужского дивизионного района ПВО, дислоцированной в Ледневе и Кобоне, системой ПВО военно-морской базы Осинец, зенитной артиллерией кораблей, осуществлявших перевозки, и зенитными средствами дозорных кораблей. Противовоздушная оборона судов на большой трассе осуществлялась в основном истребителями авиагруппы Ладужской военной флотилии и зенитным огнем конвойных кораблей и транспортов. Самолеты дежурили на аэродромах в готовности № 1.⁵⁸

Система противовоздушной обороны Ладужской коммуникации стала действовать с самого начала навигации 1943 г., так как гитлеровское командование, стремясь прервать водные перевозки, использовало для этой цели свою авиацию. Уже 5 апреля два «Ме-109» пулеметно-пушечным огнем обстреляли на малой трассе транспорт «Чапаев». Вначале противник действовал одиночными самолетами и небольшими группами. Но затем он решил добиться нарушения водных перевозок, подвергая ударам конечные пункты водной коммуникации, где происходили погрузочно-разгрузочные операции. В мае—июне вражеская авиация произвела несколько массированных налетов на Новую Ладугу, Кобоно-Кареджский и Осинецкий порты.

На Новую Ладугу наиболее крупные налеты были проведены 27 мая и 5 июня. В них участвовали в общей сложности 68 немецких самолетов, сбросивших около 600 бомб. Кобоно-Кареджский порт в мае—июне немецко-фашистская авиация бомбардировала 7 раз. В налете 30 мая участвовали 38 самолетов. С наибольшим ожесточением гитлеровское командование наносило удары по Осинецкому порту, где происходила выгрузка доставляемых в Ленинград грузов. В мае—июне он подвергался бомбардировкам 15 раз. Наиболее крупные налеты вражеская авиация произвела 25, 26, 30 мая, 22 и 23 июня. В них принимало участие в общей сложности до 250 бомбардировщиков и истребителей, сбросивших более 1000 бомб.⁵⁹

И хотя в результате действий авиации противника в мае—июне были потоплены баржа-паром, земснаряд, повреждены несколько катеров и портовых сооружений, немецко-фашистскому командованию не удалось не только парализовать Ладужскую коммуникацию, но и сколько-нибудь нарушить работу флота и портов. Силами противовоздушной обороны были сбиты 22 самолета противника.⁶⁰

В конце июня 1943 г. в связи с переброской своей авиации на орловско-курское направление противник был вынужден прекратить массированные налеты на ладужские порты. В течение июля вражеская авиация еще продолжала изредка действовать небольшими группами, нанося удары по кораблям и судам на малой трассе и портовым объектам. Она провела всего 6 бомбардировочных налетов. С 20 июля и до конца 1943 г. немецкая авиация активных действий не вела, ограничившись лишь разведкой одиночными самолетами.⁶¹

В связи с возможностью постановки мин немецкой авиацией командование Ладужской военной флотилией большое внимание уделяло противоминной обороне коммуникаций. Для этого устанавливались посты противоминного наблюдения как на берегу, так и плавающие. Противоминное наблюдение вели также дозорные корабли и все корабли, находившиеся в море, береговые посты службы наблюдения и связи и наблюдательные посты береговых батарей. Кроме того, в связи с сбрасыванием вражеской авиацией в воду неопознанных предметов предпринималось траление отдельных районов. Велось траление как якорных, так и неконтактных мин. Но мины не были обнаружены.

Итоги навигации 1943 г. на Ладожском озере были довольно значительными. Конечно, по сравнению с объемом грузовых перевозок в навигацию 1942 г., когда Ладожская коммуникация являлась единственным путем, связывавшим блокированный Ленинград со страной, он был намного меньше. Это объяснялось тем, что основной поток грузов после прорыва блокады Ленинграда шел по Шлиссельбургской железнодорожной трассе, а Ладожская коммуникация являлась дублирующей. Но, несмотря на это, по ней в навигацию 1943 г. было перевезено в Ленинград около 156 тыс. т различных грузов, в том числе около 43.5 тыс. т продовольствия, около 45 тыс. т боеприпасов, около 48.5 тыс. т горюче-смазочных материалов, более 12.5 тыс. т угля.⁶² Кроме этого, в июле — ноябре 1943 г. для войсковых частей, расположенных на побережье Ладожского озера, было доставлено 52.5 тыс. т разных грузов, в том числе 22.3 тыс. т боеприпасов и около 7 тыс. т угля.⁶³

Основным же видом груза, перевозимым по Ладожской коммуникации в навигацию 1943 г., являлись дрова и древесина, которые доставлялись на судах и в плотах. Всего в Ленинград было завезено 713 тыс. кубометров дров и древесины и 143 тыс. кубометров для войсковых частей, расположенных на побережье Ладожского озера, для строительства мостов через Неву и для пристаней Северо-Западного речного пароходства.⁶⁴

В Ленинград перевезено свыше 93 тыс. человек, из которых более 45 тыс. составили пополнение для Ленинградского фронта и Балтийского флота.⁶⁵

Из Ленинграда через порт Осинец было вывезено более 26 тыс. т различных материалов и промышленного оборудования и около 69 тыс. человек, в основном командировочных.⁶⁶

Таким образом, в навигацию 1943 г. по Ладожскому озеру в западном направлении перевезено 208.5 тыс. т различных грузов, 856 тыс. кубометров лесных материалов и более 93 тыс. человек.

Моряки и речники, летчики и зенитчики, все, кто обеспечивал перевозки по Ладожскому озеру в навигацию 1943 г., так же как и в 1941 и 1942 гг., проявили величайшее мужество и героизм. Высокий моральный дух, стойкость, беззаветная преданность социалистической Родине помогли им преодолеть многочисленные трудности, выполнить задачи по снабжению Ленинграда и внести свой вклад в разгром немецко-фашистских войск на Северо-Западе.

¹ ЦАМО, ф. 217, оп. 1258, д. 168, л. 122—124

² Зимой 1942/43 г., с 24 декабря 1942 г. по 30 марта 1943 г., действовала также военно-автомобильная дорога по льду Ладожского озера. (Об этом см.: *Ковальчук В. М.* Ленинград и Большая Земля : История Ладожской коммуникации блокированного Ленинграда в 1941—1943 гг. Л., 1975. 328 с).

³ Отделение ЦВМА, ф. 13, д. 7477, л. 10, 11.

⁴ Советский речной транспорт в Великой Отечественной войне. М.. 1981. с. 240, 241.

⁵ ЦАМО, ф. 217, оп. 1258, д. 206, л. 23; д. 210, л. 51.

⁶ ЦГАНХ, ф. 9469, оп. 1, д. 425, л. 4, 7, 10; д. 410, л. 81.

⁷ Советский речной транспорт в Великой Отечественной войне, с. 240; ЦАМО, ф. 217, оп. 1258, д. 210, л. 22, 42.

⁸ ЦАМО, ф. 217, оп. 1258, д. 210, л. 22.

⁹ Там же, оп. 1564, д. 263, л. 87.

¹⁰ Там же, оп. 1546, д. 199, л. 5—17.

¹¹ Там же, д. 263, л. 33, 34.

¹² Там же, д. 216, л. 1, 3, 6, 7.

¹³ Там же, оп. 1258, д. 168, л. 122.

¹⁴ Отделение ЦВМА, ф. 13, д. 7477, л. 83; ЦВМА, ф. 505, оп. 028603, д. 40, л. 10, 118.

¹⁵ Отделение ЦВМА, ф. 13, д. 7477, л. 31; ЦАМО, ф. 217, оп. 1250, д. 208, л. 18.

¹⁶ ЦАМО, ф. 217, оп. 1546, д. 174, л. 1; д. 396, л. 20, 21, 26, 36; д. 400, л. 1.

¹⁷ Там же, оп. 1264, д. 30, л. 45.

¹⁸ Там же, д. 1, л. 86, 87.

¹⁹ Там же, оп. 1258, д. 222, л. 5.

²⁰ Там же, л. 8.

²¹ Там же, л. 1—3.

²² Там же, д. 168, л. 122.

²³ *Ковальчук В. М.* Ленинград и Большая земля..., с. 238, 239.

²⁴ Там же, с. 240.

²⁵ Наряду с портами Управления перевозок, на которые была возложена главная задача всякого порта — погрузка и выгрузка судов и вагонов, — в Осиновце и Кобоно-Кареджи имелись порты Северо-Западного речного пароходства, начальниками которых были

соответственно А. Я. Макарьев и П. В. Войк. Задачей этих портов являлось выполнение различных хозяйственных функций, таких как комплектование флота Северо-Западного речного пароходства личным составом, выдача последнему заработной платы, продовольствия и др.

²³ Ковальчук В. М. Ленинград и Большая земля..., с. 241, 242; ЦАМО, ф. 217, оп. 1258, д. 96, л. 44, 45, 124.

²⁷ ЦАМО, ф. 217, оп. 1258, д. 168, л. 123.

²⁸ Там же, оп. 1546, д. 166, л. 74, 77, 116, 152, 179.

²⁹ Там же, д. 263, л. 117, 118.

³⁰ Там же, д. 174, л. 1—5. — В состав комиссии Управления перевозок входили главный инженер порта А. Г. Неймарк и инженер-строитель лейтенант И. И. Смирнов. В состав комиссии Северо-Западного речного пароходства входили начальник порта пароходства А. Я. Макарьев, инженеры В. Н. Приказчиков, В. А. Голомшток, Н. С. Ковалев, Е. М. Борисова, начальник коммерческой службы эксплуатации А. И. Николаев.

³¹ Там же, д. 173, л. 1—3. — В состав комиссии Управления перевозок входили майор Гусинский, инженер-капитан Горбачевский и инженер порта Бризицкий. В состав комиссии Северо-Западного речного пароходства входили инженер-механик Н. С. Ковалев, инженеры Е. М. Борисова, В. Н. Приказчиков, В. А. Голомшток, начальник отдела коммерческой эксплуатации А. И. Николаев и начальник Шлиссельбургской пристани пароходства П. В. Войк (последним акт передачи не подписан).

³² ЦВМА, ф. 505, оп. 028603, д. 17, л. 12.

³³ ЦГАНХ, ф. 9469, оп. 6, д. 53, л. 7; ЦАМО, ф. 217, оп. 1546, д. 108, л. 242.

³⁴ Отделение ЦВМА, ф. 13, д. 7477, л. 32, 33; ЦАМО, ф. 217 оп. 1546, д. 108, л. 242, 246.

³⁵ Отделение ЦВМА, ф. 13, д. 7477, л. 33.

³⁶ Там же, л. 31; ЦВМА, ф. 505, оп. 028603, д. 40, л. 70, 71.

³⁷ ЦВМА, ф. 505, оп. 028603, д. 40, л. 71.

³⁸ Отделение ЦВМА, ф. 13, д. 7477, л. 36; ЦВМА, ф. 505, оп. 028603, д. 40, л. 74.

³⁹ ЦГАНХ, ф. 9469, оп. 6, д. 53, л. 34; Отделение ЦВМА, ф. 13, д. 7477, л. 38.

⁴⁰ Отделение ЦВМА, ф. 13, д. 7477, л. 39; ЦВМА, ф. 505, оп. 028603, д. 40, л. 73; ЦГАНХ, ф. 9469, оп. 6, д. 53, л. 34.

⁴¹ ЦВМА, ф. 505, оп. 028603, д. 40, л. 78—80.

⁴² ЦГАНХ, ф. 9469, оп. 1, д. 415, л. 40, 220; д. 417, л. 146; д. 425, л. 13, 17, 18, 21, 22, 24, 32, 34, 40, 44.

⁴³ История второй мировой войны. 1939—1945. М., 1976, т. 7, с. 52; ЦГАНХ, ф. 9469, оп. 1, д. 413, л. 32, 33.

⁴⁴ ЦГАНХ, ф. 9469, оп. 1, д. 413, л. 22.

⁴⁵ Там же, оп. 6, д. 53, л. 54.

⁴⁶ *Ковальчук В. М.* Ленинград и Большая земля..., с. 237.

⁴⁷ ЦАМО, ф. 217, оп. 1258, д. 225, л. 30, 31; оп. 1295, д. 1, л. 24.

⁴⁸ Отделение ЦВМА, ф. 13, д. 7477, л. 39 — 41.

⁴⁹ Там же, л. 41; ЦВМА, ф. 505, оп. 028603, д. 40, л. 81.

⁵⁰ Отделение ЦВМА, ф. 13, д. 7477, л. 43.

⁵¹ ЦВМА, ф. 505, оп. 028603, л. 40, л. 82.

⁵² Там же, л. 75-77.

⁵³ Там же, л. 91, 92.

⁵⁴ Там же, л. 92.

⁵⁵ Отделение ЦВМА, ф. 13, д. 7477, л. 19; ЦВМА, ф. 505, оп. 028603, д. 40, л. 22, 26—28, 98.

⁵⁶ Отделение ЦВМА, ф. 13, д. 7477, л. 20, 21.

⁵⁷ ЦВМА, ф. 505, оп. 028603, д. 40, л. 52, 61, 66.

⁵⁸ Там же, л. 65.

⁵⁹ Отделение ЦВМА, ф. 13, д. 7477, л. 15—17, 95—100.

⁶⁰ Там же, л. 100.

⁶¹ ЦВМА, ф. 505, оп. 028603, д. 40, л. 16.

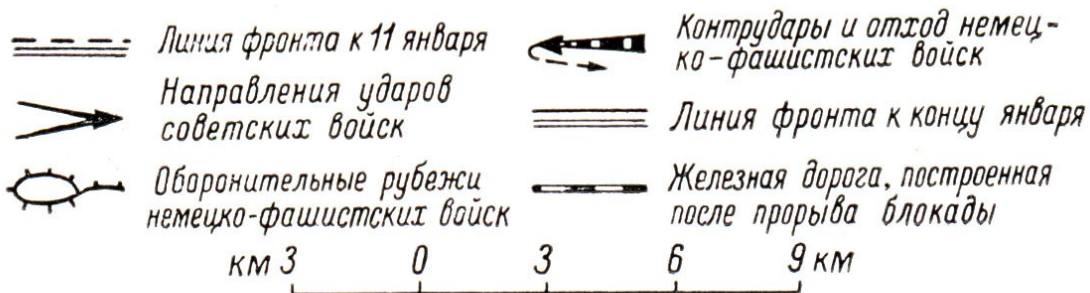
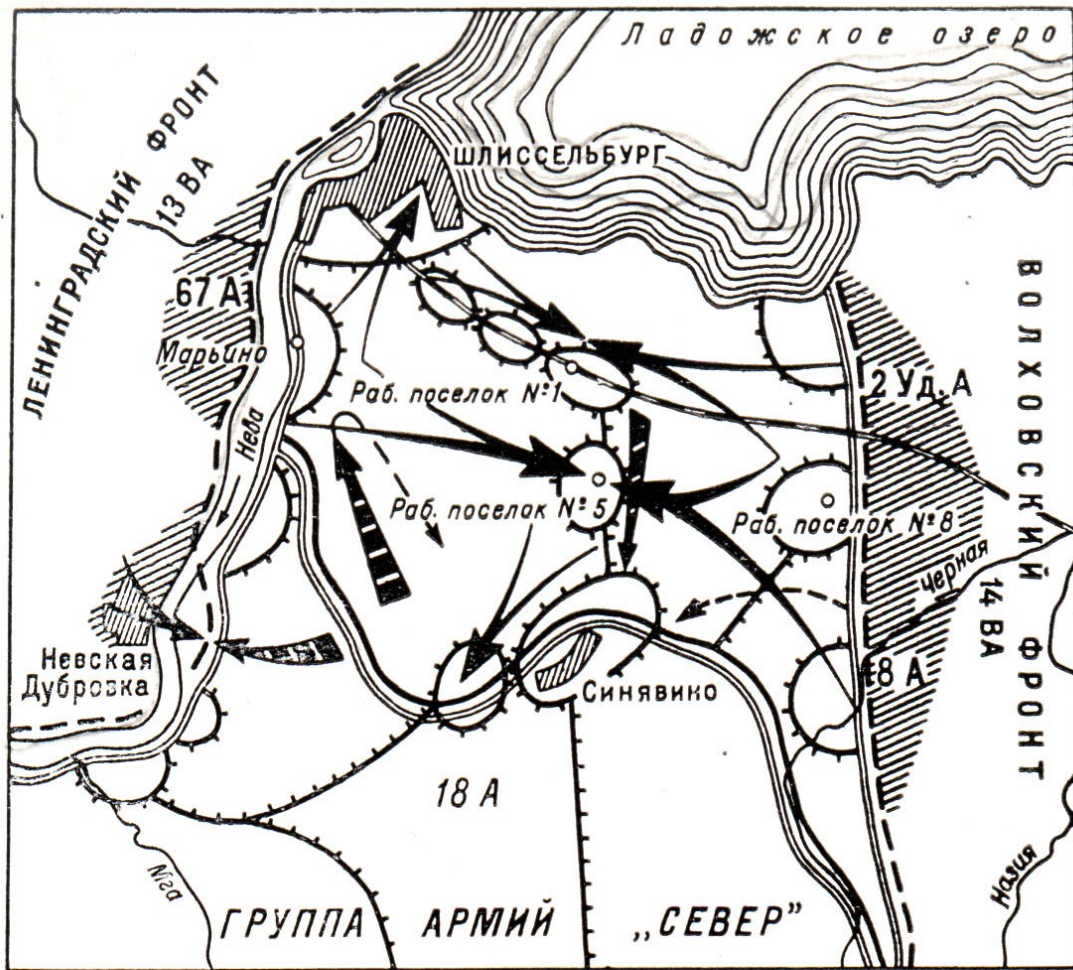
⁶² По большой трассе Новая Ладога — Осиновец было перевезено около 31.5 тыс. т грузов (в том числе 2279 т продовольствия, 1748 т боеприпасов, 24 тыс. т горюче-смазочных материалов, 2210 т угля), по малой трассе Кобона — Осиновец — около 123.5 тыс. т грузов (в том числе более 41 тыс. т продовольствия, более 43 тыс. т боеприпасов, около 24.5 тыс. т горюче-смазочных материалов, более 10.3 тыс. т угля). См.: Отделение ЦВМА, ф. 13, д. 7477, л. 36; ЦВМА, ф. 505, оп. 028603, д. 40, л. 74; ЦАМО, ф. 217, оп. 1250, д. 502, л. 54—63, 76—85. — В исследовательской и мемуарной литературе содержатся разные сведения о количестве перевезенных грузов через Ладожское озеро в навигацию 1943 г. В данной монографии эти цифры приводятся по отчетам командования Ладожской военной флотилии о боевой деятельности флотилии и Управления БОСО Ленинградского фронта о выполнении перевозок по водным путям.

⁶³ ЦВМА, ф. 505, оп. 028603, д. 40, л. 74.

⁶⁴ Отделение ЦВМА, ф. 13, д. 7477, л. 39; ЦВМА, ф. 505, оп. 028603, д. 40, л. 73.

⁶⁵ ЦАМО, ф. 217, оп. 1250, д. 502, л. 82.

⁶⁶ Там же.



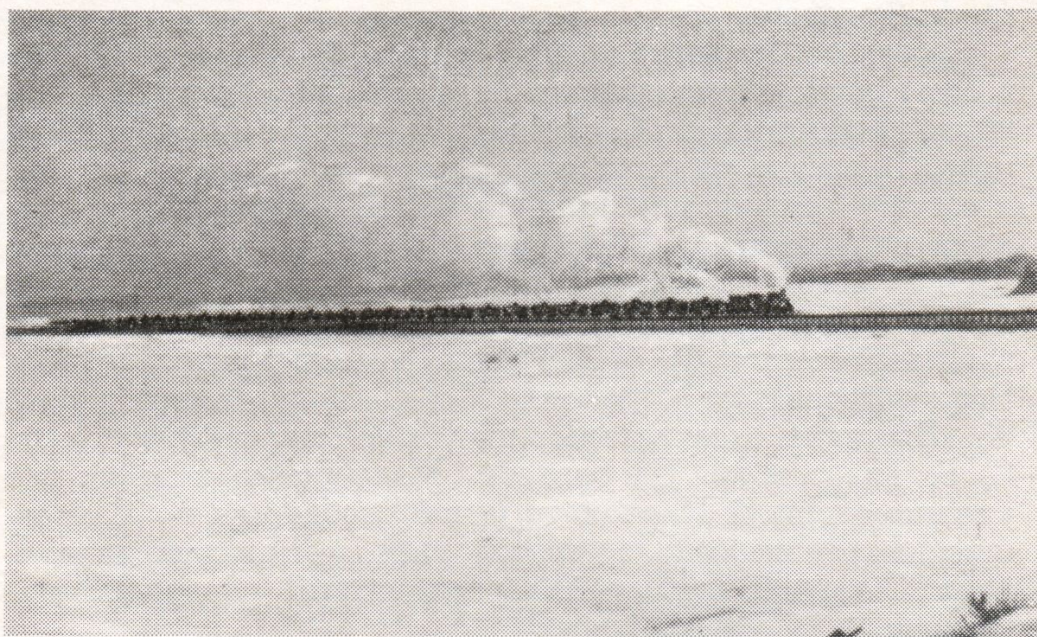
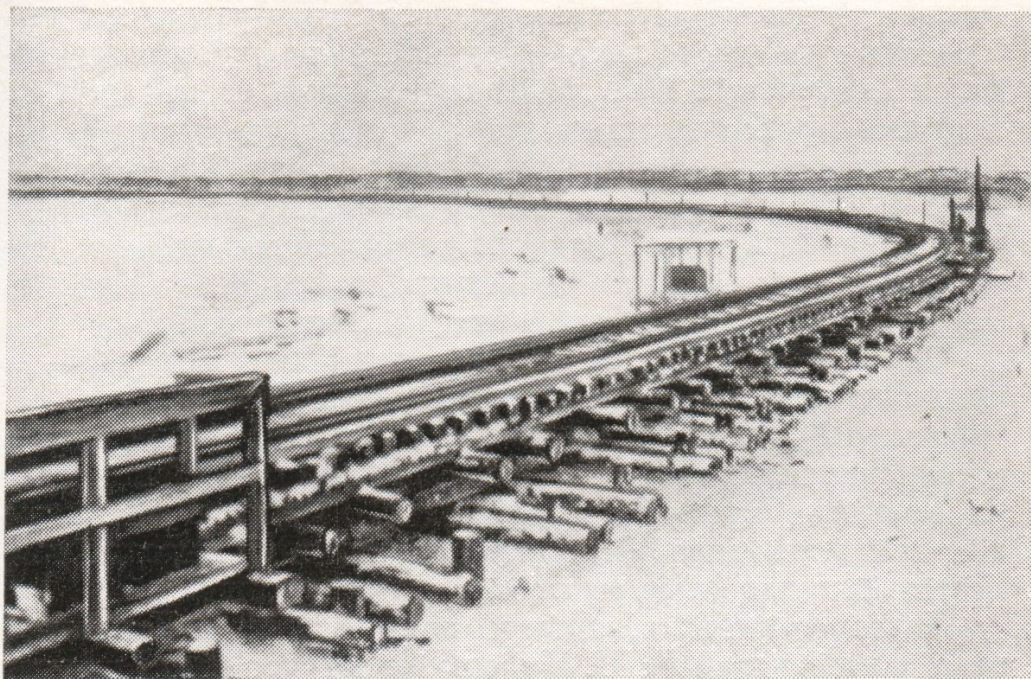
Прорыв блокады Ленинграда. Январь 1943 г. Схема.



Плакат художника В. А. Серова. 1943 г.



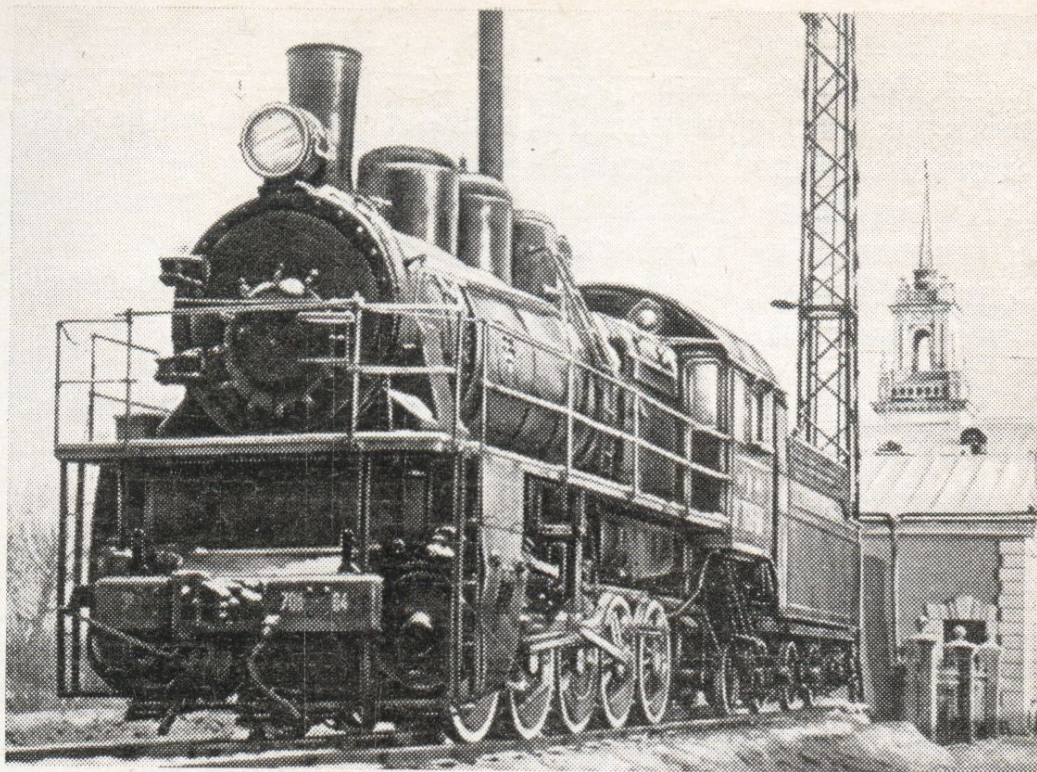
*Строительство низководного свайно-ледового моста через р. Неву
у Шлиссельбурга в январе 1943 г.*



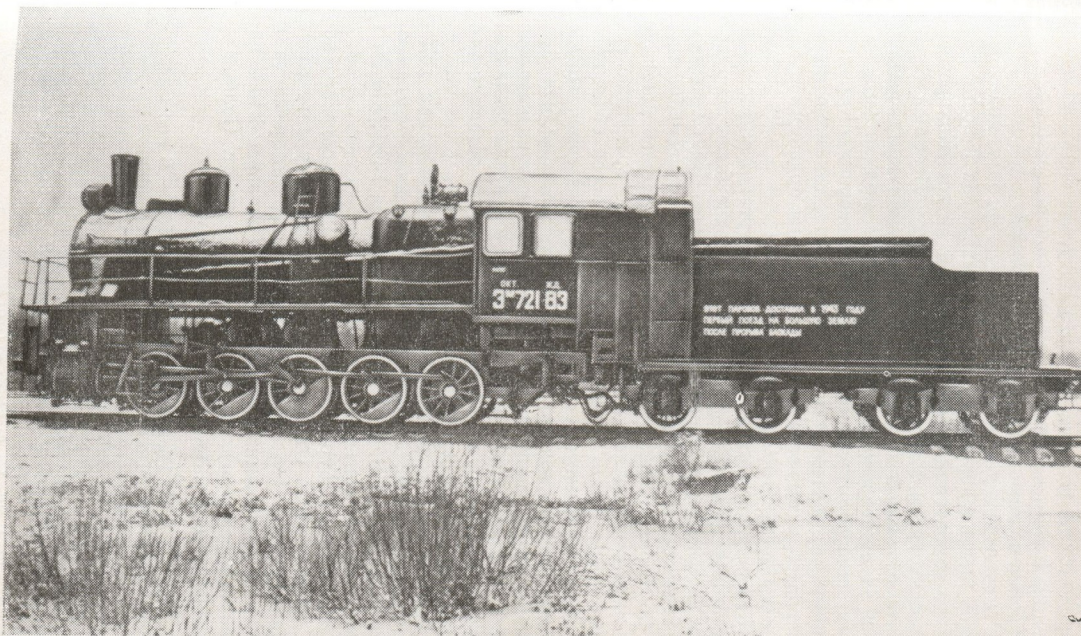
Низководный свайно-ледовый мост через р. Неву у Шлиссельбурга.



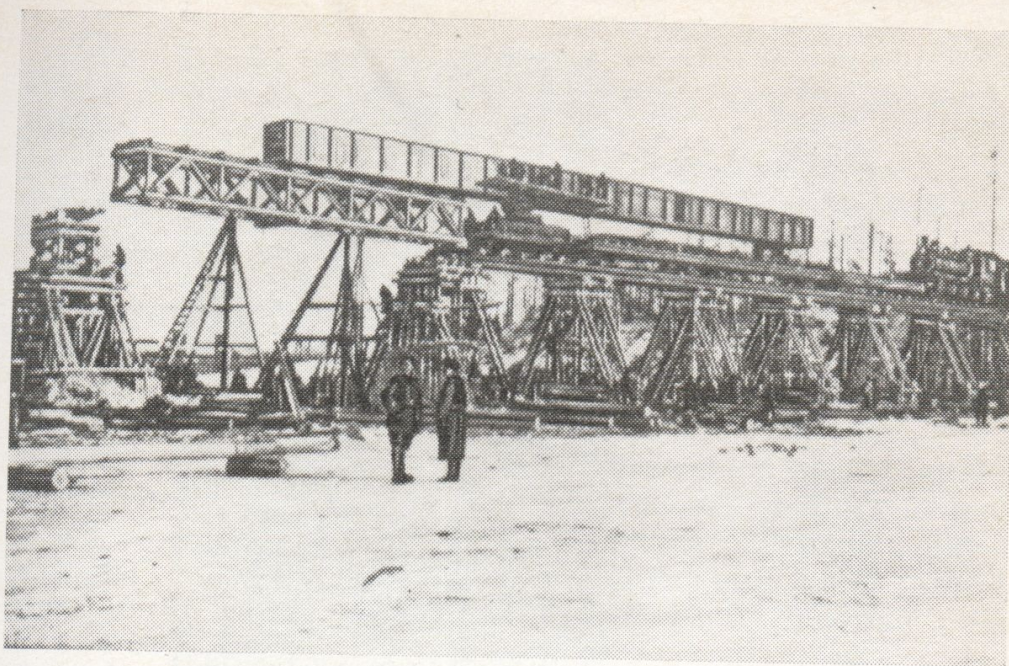
Прибытие в Ленинград с Большой земли 7 февраля 1943 г. первого поезда после прорыва блокады.



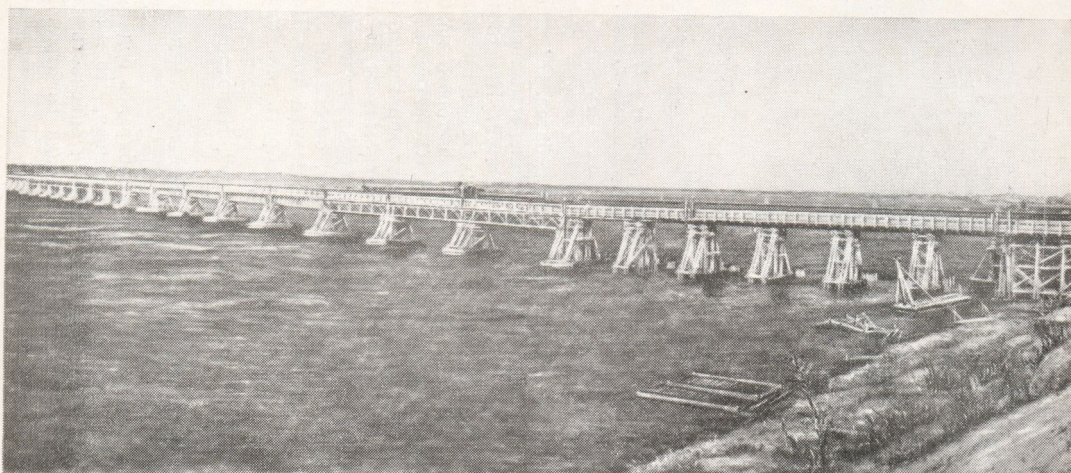
Паровоз ЭУ 708-64, доставивший 7 февраля 1943 г. в Ленинград по Шлиссельбургской магистрали первый поезд с Большой земли. Установлен на ст. Волховстрой.



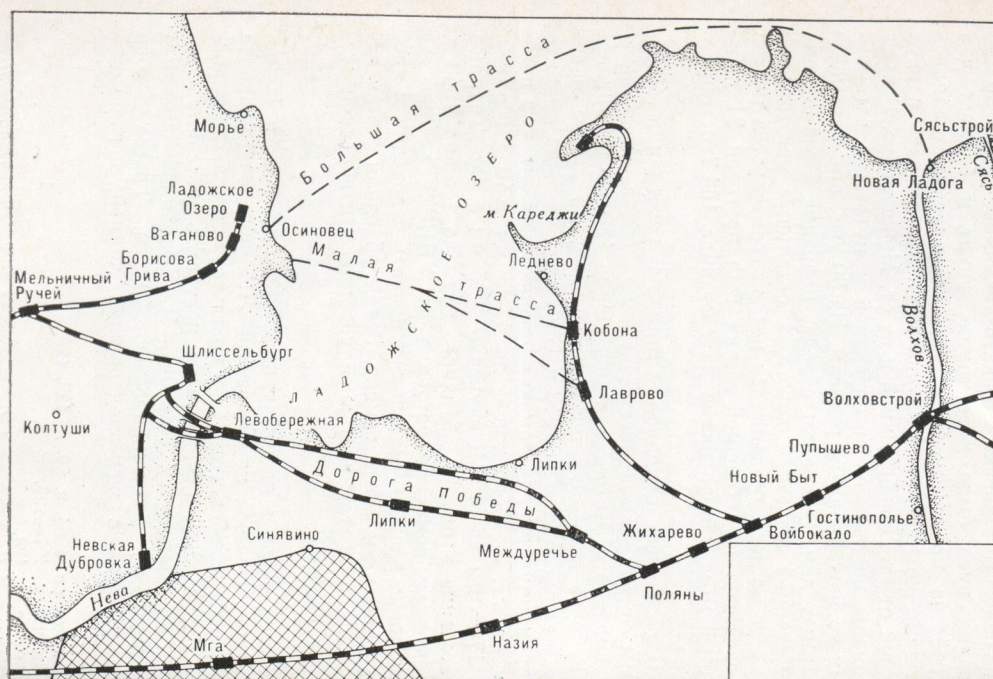
Паровоз ЭМ 721-83, доставивший по Шлиссельбургской магистрали первый поезд из Ленинграда на Большую землю. Установлен на ст. Петрокрепость.



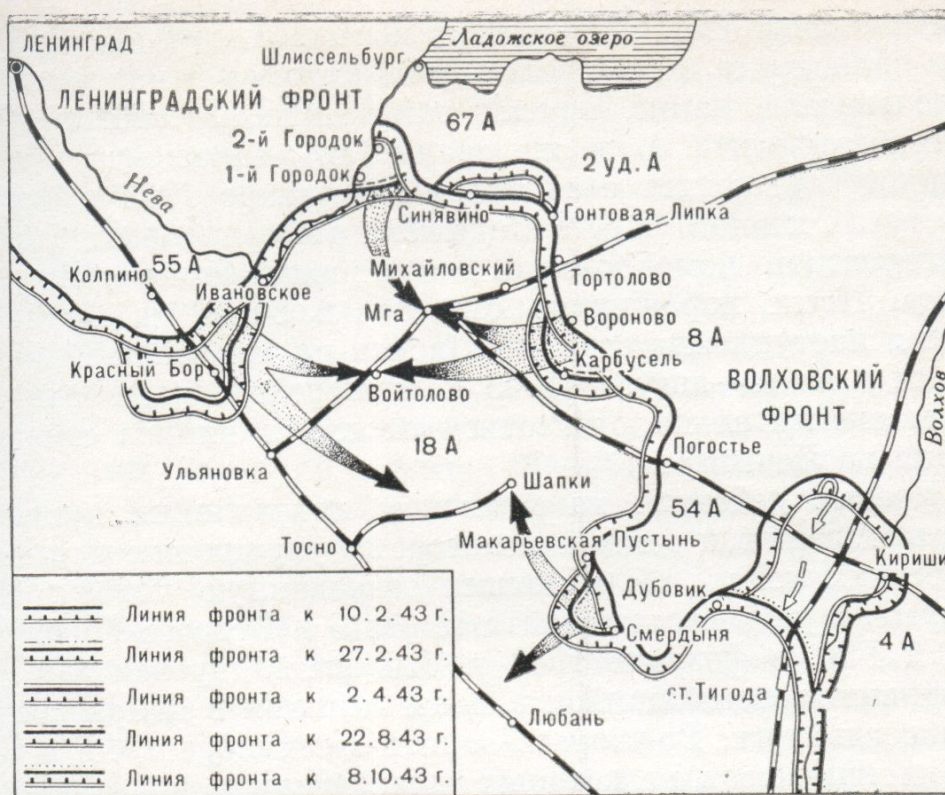
*Строительство высоководного моста через р. Неву у Шлиссельбурга.
Установка пролетного строения консольным краном.*



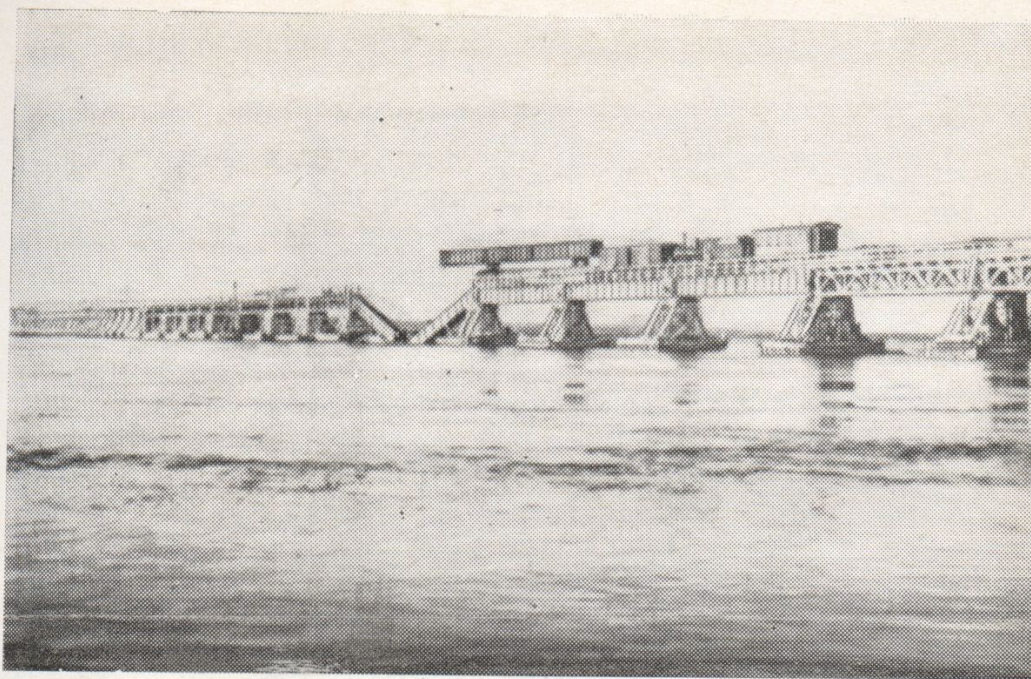
Общий вид высоководного моста через р. Неву у Шлиссельбурга.



Коммуникации осажденного Ленинграда в 1943 г. Схема.



Боевые действия Ленинградского и Волховского фронтов в феврале—октябре 1943 г. Схема.



*Восстановление высоководного моста через р. Неву, разрушенного
фашистской артиллерией 25 марта 1943 г.*

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Прорыв фашистской блокады, в результате которого город на Неве получил сухопутную связь со страной, явился переломным моментом в битве за Ленинград. И хотя железная дорога, проложенная между станциями Шлиссельбург и Поляны, во многом не соответствовала общепринятым техническим требованиям, ее строительство в труднейших условиях в невиданно короткий срок было настоящим подвигом.

Значение установления прямого железнодорожного сообщения Ленинграда со страной трудно переоценить. Правда, в силу разных причин построенная трасса первоначально не позволяла доставлять Ленинграду и фронту необходимое количество грузов. Поэтому командование Ленинградского фронта широко использовало водную коммуникацию через Ладожское озеро.

Но строители и эксплуатационники делали все от них зависящее, чтобы обеспечить нормальную жизнедеятельность Шлиссельбургской трассы, и постепенно ее пропускная способность стала увеличиваться. Поэтому на железнодорожную линию, которая вскоре приобрела значение основной коммуникации еще осажденного Ленинграда, ложилась все возрастающая доля перевозок, а удельный вес водных перевозок по Ладожскому озеру сокращался. Несмотря на невероятные трудности при эксплуатации Шлиссельбургской магистрали, до декабря 1943 г. по ней проследовало в Ленинград 3105 поездов.

Всего железнодорожники Октябрьской дороги в 1943 г. доставили в Ленинград 4 441 608 т различных грузов, в том числе 630 тыс. т продовольствия, 426 тыс. т угля, 1 381 591 т дров, 725 700 т торфа.¹ Это почти в три раза превышало количество грузов, перевезенных для Ленинграда по зимним и летним трассам Ладожской дороги жизни, и в два раза превышало количество перевезенных в Ленинград грузов железнодорожниками в 1942 г.

В большинстве работ эти цифры приводятся как результат перевозок по Шлиссельбургской трассе.² Но это по меньшей мере неточно. Надо учитывать, что работа Октябрьской железной дороги состояла из перевозок не только по Шлиссельбургской трассе, но и по железной дороге от западного берега Ладожского озера, куда грузы доставлялись по ледовым и водным путям, и внутри блокадного кольца (где перевозились главным образом заготовленные под Ленинградом торф и дрова). К сожалению, данных, относящихся только к перевозкам по линии Шлиссельбург — Поляны, не обнаружено. Так или иначе, вычтя из суммарных данных о перевозках за 1943 г. сведения о поступлениях грузов через Ладогу и примерные данные о перевозках торфа и дров внутри блокадного кольца, мы получим цифры, убеждающие нас в том, что львиная доля грузов в 1943 г. была доставлена в осажденный город на Неве именно по этой магистрали.

Поток различных грузов, хлынувших в Ленинград, в конечном итоге привел к серьезному изменению положения города. Прежде всего улучшилось продовольственное снабжение ленинградцев и воинов Ленинградского фронта и Краснознаменного Балтийского флота. Уже 21 февраля 1943 г., т. е. через две недели после прибытия в Ленинград первого поезда с Большой земли, Военный совет Ленинградского фронта принял постановление о повышении с 22 февраля норм выдачи хлеба населению Ленинграда и пригородных районов. Рабочие и инженерно-технические работники стали получать 600 г в день, а на оборонных предприятиях — 700 г, служащие — 500 г, иждивенцы и дети до 12 лет — 400 г, учащиеся ремесленных училищ и школ ФЗО и контингент больничных учреждений — 600 г. Был установлен суточный лимит расхода муки по Ленинграду и пригородным районам — 308 т, а по всем назначениям (Ленинград, Ленинградский фронт, Краснознаменный Балтийский флот) — 683.2 т.³

Кроме хлеба, который теперь по содержанию муки полностью отвечал своему

назначению, стало больше выдаваться и других продуктов. Значительную роль в улучшении питания ленинградцев играли продовольственные подарки, прибывавшие в Ленинград в большом количестве со всех концов страны. «Сверх месячных норм, — вспоминает заведовавший в годы войны отделом торговли исполкома Ленгорсовета И. А. Андреев, — по разовым талонам, выдавались сухие грибы, овощи, сельдь, грецкие орехи, манная крупа и другие продукты, поступившие из Приморского и Красноярского краев, Узбекистана, Казахстана, Горьковской, Ярославской и других областей. Вся Советская страна восторгалась мужеством защитников города Ленина и старалась помочь чем могла».⁴

Важным дополнительным источником улучшения питания населения являлось местное овощеводство. Осенью 1943 г. в совхозах, подсобных хозяйствах и на индивидуальных огородах было собрано более 102 тыс. т картофеля и овощей, что почти в два раза превышало урожай 1942 г. Если в 1942 г. после сбора урожая средняя норма картофеля и овощей в рационе столовых составляла 250—300 г в день, то с осени 1943 г. эта норма увеличилась до 400 г. В столовых же при предприятиях, имевших подсобные хозяйства и заготовивших овощи на весь год, овощей и картофеля отпускалось по 600 г. Это имело большое значение потому, что в 1943 г. свыше 80% населения города питалось в столовых.⁵

Улучшение продовольственного снабжения, а также медицинского обслуживания населения привело к укреплению здоровья ленинградцев. Резко сократилась заболеваемость и смертность. За весь 1943 г. в Ленинграде умерло около 20 тыс. человек.⁶

Значительно укрепилась топливная база Ленинграда. Кроме плановых поступлений топлива из государственных фондов торф и дрова заготавливали и сами ленинградцы. На заготовке торфа на предприятиях «Назия» и «Ларьян» и дров в северо-восточных районах Ленинградской области вместе с колхозниками работали около 14 тыс. ленинградцев. Торф добывался также на предприятиях «Янино», «Ириновка» и даже в черте города — в Невском, Калининском, Выборгском и Московском районах. На городских предприятиях в 1943 г. было заготовлено 49 тыс. т торфа. В первой половине 1943 г., разобрав оставшиеся деревянные жилые дома, ленинградцы заготовили 331 тыс. кубометров дров.⁷

Улучшилось снабжение Ленинграда электроэнергией, которая поступала с обеспеченных торфом городских электростанций и с Волховской ГЭС, соединенной с городом высоковольтной линией. На последней ток вырабатывали уже 6 турбин.⁸

Обеспечение продовольствием населения Ленинграда, улучшение снабжения города топливом и электроэнергией позволили шире развернуть работу ленинградской промышленности по выполнению заказов фронта. Правда, в Ленинграде ощущалась нехватка рабочей силы, оборудования и сырья. Но благодаря принятым Ленинградским горкомом партии мерам эти дополнительные трудности частично были преодолены.

Внутриотраслевое перераспределение работающих и повышение норм выработки позволяло увеличить численность рабочих в оборонной промышленности более чем на 10 тыс. человек.⁹ Были приняты меры для мобилизации и строгой экономии внутренних ресурсов сырья и материалов в городе. Все это дало возможность ленинградской промышленности значительно увеличить выпуск боеприпасов, оружия, наладить ремонт боевой техники.

Увеличение выпуска продукции шло не только за счет расширения производства на действовавших предприятиях, но и за счет ввода в эксплуатацию ранее законсервированных предприятий. В 1943 г. была возобновлена работа 85 крупных заводов и фабрик.¹⁰

И хотя главной задачей ленинградской промышленности продолжало оставаться выполнение заказов фронта, в 1943 г. она приступила к производству и мирной продукции, что было особенно важно в связи с необходимостью восстановления народного хозяйства в освобожденных от врага районах. Первым крупным

предприятием, на котором приступили к восстановлению производства довоенной мирной продукции, был завод «Электросила» имени С. М. Кирова. 6 марта 1943 г. Государственный Комитет Обороны постановил начать на заводе изготовление турбогенераторов, гидрогенераторов и крупных электрических машин. Восстановительные и монтажные работы, которые велись в труднейших условиях, были закончены досрочно — к 25 июня 1943 г. На заводе установили 720 единиц различного оборудования вместо 550 единиц, предусмотренных планом. В результате напряженной работы электросиловцы во втором полугодии 1943 г. выпустили электромашин общей мощностью 103 тыс. кВт вместо 41,6 тыс. кВт, предусмотренных заданием.¹¹

Кроме «Электросилы» в первой половине 1943 г. задания Государственного Комитета Обороны получили еще 14 крупных предприятий, а 12 заводам заказы были даны непосредственно наркоматами. Производство возрождалось и развертывалось все в больших масштабах на крупных заводах.¹²

Промышленность Ленинграда в связи с устойчивой работой Шлиссельбургской магистрали приобретала все более важное значение не только для Ленинграда, но и для страны в целом. Поэтому наркоматы постепенно стали планировать работу отдельных ленинградских заводов и фабрик, снабжать их сырьем и материалами, а с IV квартала 1943 г. централизованно направлять деятельность предприятий, выпускавших военную продукцию. С января 1944 г. вся ленинградская промышленность была включена в общесоюзный план развития народного хозяйства.¹³

В результате интенсивного труда ленинградцев в 1943 г. было произведено промышленной продукции на 2,6 млрд. руб., или на 84% больше, чем в 1942 г., при этом продукция предприятий союзного и республиканского подчинения на 70% была оборонной. Ленинградцы изготавливали более 150 наименований этой продукции. Ленинградский фронт получил 2,5 млн. снарядов, мин и авиабомб, что в полтора раза превысило показатели 1942 г.; более 166 тыс. автоматов, ручных и станковых пулеметов, или в четыре раза больше, чем в 1942 г. Кроме того, в Ленинграде в 1943 г. было изготовлено 440 артиллерийских орудий и 318 минометов, отремонтировано 508 танков, 140 самолетов, 23 бронепоезда.¹⁴

Продукция, произведенная ленинградской промышленностью в 1943 г., сыграла важную роль в операции по снятию блокады Ленинграда в январе 1944 г. Оценивая работу ленинградской индустрии и ее роль в подготовке разгрома немецко-фашистских войск под Ленинградом, А. А. Жданов говорил: «Вся потребность фронта в автоматическом оружии, в значительной мере потребность в снарядах и минах наиболее ходовых калибров. . . была обеспечена в достаточной мере силами самой ленинградской промышленности».¹⁵

Часть военной продукции, производившейся на ленинградских предприятиях, отправлялась за пределы города, на другие фронты. Из Ленинграда вывозились войсковые радиостанции, неоновые радиомаяки, радиолампы, капсюли-детонаторы и др. Кроме того, Ленинград начал отправлять стране мирную продукцию возрождавшихся заводов и фабрик — турбогенераторы и быстродействующие автоматические выключатели, промышленную арматуру, электрические кабели, точные весы, контрольно-измерительные приборы и многое другое.

Стабилизация положения, нормализация условий дала возможность широко развернуть социалистическое соревнование. А подъем соцсоревнования в свою очередь способствовал повышению производительности труда и улучшению работы ленинградских предприятий. В 1943 г. за успехи во всесоюзном социалистическом соревновании предприятия Ленинграда 216 раз награждались переходящими Красными Знаменами Государственного Комитета Обороны и 127 раз — знаменами ВЦСПС и профессиональных союзов.¹⁶

Успешная работа Шлиссельбургской магистрали благоприятно отразилась на городском хозяйстве Ленинграда и прежде всего на его восстановлении.

Восстановительные работы в городском хозяйстве были начаты с подготовки строительных кадров и укрепления строительных организаций. И хотя восстановительные работы с каждым месяцем принимали все больший размах, для капитальных восстановительных работ время еще не наступило. Широко развернулся так называемый «заплаточный ремонт». Особенно большие размеры приняли работы по ремонту крыш домов. Это были очень важные и срочные работы, так как не ремонтировавшаяся с июня 1941 г. и сильно поврежденная в результате авианалетов и артобстрелов врага кровля большинства зданий Ленинграда представляла непосредственную угрозу их сохранности. В результате проведенной работы в 1943 г. было отремонтировано 3,5 млн. кв. м кровли. Кроме того, ленинградцы заделали фанерой 750 тыс. кв. м оконных проемов, обеспечили действующим водопроводом почти все жилые дома, 3500 из них получили электроэнергию для освещения. Расширилась сеть коммунальных предприятий — в городе действовали 28 бань и 187 парикмахерских.¹⁷

Ленинградцы стали больше получать товаров широкого потребления. По сравнению с 1942 г. выпуск продукции артелями промысловой кооперации увеличился на 41 %, а предприятиями местной промышленности — на 132%.¹⁸

Много было сделано для улучшения работы транспорта. Подвижный состав городского трамвая достиг 500 вагонов, и по Ленинграду стали курсировать двенадцать маршрутов пассажирского трамвая вместо пяти в 1942 г. Кроме того, в 1943 г. было отремонтировано 350 тыс. кв. м уличных магистралей и дорог, идущих в направлении фронта.¹⁹

После прорыва блокады Ленинграда заметно оживилась научная работа, стала возрождаться деятельность высших учебных заведений, расширилась работа школ, активизировалась культурная жизнь.

В 1943 г. в Ленинграде работало 61 научно-исследовательское учреждение. Много делалось учеными по оборонной тематике. Центром этой работы являлось созданное в июле 1943 г. при Доме ученых Бюро научной и научно-технической помощи городу и фронту.²⁰

В конце 1943 г. некоторые высшие учебные заведения возобновили занятия со студентами, проживавшими в Ленинграде. Всего в Ленинграде в 1943/44 учебном году действовало 13 высших учебных заведений.²¹

Если в конце 1942 г. в Ленинграде работали 86 школ, в которых обучались 27 тыс. школьников, то в 1943/44 учебном году в 124 школах училось более 36 тыс. ребят. Возобновили работу Дворец пионеров и дома пионеров и школьников в районах города.²²

Расширилась сеть средних специальных учебных заведений. В 1943/44 учебном году в Ленинграде работали 24 техникума, в которых обучалось 4 тыс. человек, в то время как в 1942/43 учебном году действовало всего 6 техникумов с 600 учащимися.²³

Значительно активизировала свою работу творческая интеллигенция. Писатели Ленинграда наряду с интенсивной работой над произведениями прозы, поэзии и драматургии расширили свою публицистическую деятельность. В августе 1943 г., впервые после начала войны, в ленинградском Доме писателей состоялось обсуждение творчества писателей Ленинграда. Кроме писателей в нем участвовали работники искусств, радио, издательств, партийных органов.

Художники Ленинграда в 1943 г. создали много плакатов и картин, значительная часть которых была посвящена прорыву блокады. Плакаты В. А. Серова «Блокада Ленинграда прорвана! Разгромим фашистских захватчиков!», И. А. Серебряного «Накось, выкуси!» и другие стали общеизвестными. Среди картин центральное место занимает коллективное полотно В. А. Серова, И. А. Серебряного и А. А. Казанцева «Прорыв блокады 18 января 1943 года». За 1943 г. в Ленинграде были организованы 12 стационарных и 22 шефские выставки в частях действующей армии, на которых экспонировалось 478 работ 95 авторов.²⁴

Более интенсивно начали работать ленинградские композиторы. Весной 1943 г. они

вновь стали обращаться к произведениям крупных форм. В конце 1943 г. на конкурсе, посвященном XXVI годовщине Великой Октябрьской социалистической революции, было прослушано 11 симфонических и 47 вокальных произведений. Значительно чаще стала исполняться музыка ленинградских композиторов как по радио, так и на концертах.²⁵

Оживилась театральнo-концертная жизнь Ленинграда. Самым посещаемым в городе в 1943 г. был Театр музыкальной комедии, ставивший свои спектакли в помещении театра драмы им. А. С. Пушкина. Репертуар театра состоял из 14 спектаклей. Наибольшее количество раз была поставлена оперетта «Раскинулось море широко», написанная в Ленинграде в 1942 г. В помещении Театра комедии, а с конца августа в Малом оперном театре давались драматические, оперные и балетные спектакли, а затем и спектакли ансамбля оперетты под руководством Б. М. Бронской. Различные концерты, как симфонические, так и сольные и смешанные, происходили в Филармонии. Радостным событием для ленинградцев было возвращение из эвакуации и возобновление работы в осажденном городе Большого драматического театра им. М. Горького.²⁶

Таким образом, прорыв блокады Ленинграда в январе 1943 г., в результате которого город получил сухопутную связь со страной, явился событием огромного политического, военного и экономического значения. Он нанес тяжелый удар по немецко-фашистским войскам и по престижу гитлеровского командования.

Геббельсовская пропаганда пыталась приуменьшить значение нашей победы, выдвигая тезис о том, что прорыв блокады не улучшит положения города, что ни один поезд не пройдет в Ленинград. Но, как уже говорилось выше, Шлиссельбургская трасса благодаря героическому труду советских людей постепенно набирала силу, и в город потекли многочисленные грузы, которые посылала Ленинграду страна. «Снабжение фронта, городского населения и промышленности осуществляется в 1943 году в значительно больших масштабах, чем в 1942 году, — писал Л. А. Говоров в «Ленинградской правде» 7 ноября 1943 г. — Ленинград получает намного больше электроэнергии, топлива, сырья. Он смог в большей мере развернуть различные производства, организовать обширные восстановительные работы. Это одно, не говоря уже о стратегическом значении смычки Ленинградского фронта с другими фронтами Красной Армии, свидетельствует о гигантской важности нашей зимней победы».

Однако прорыв блокады не означал ликвидации блокады, и поэтому условия жизни и работы ленинградцев по-прежнему были очень тяжелыми. Ленинград продолжал оставаться городом-фронтом. Л. А. Говоров писал в той же статье: «Сегодня враг все еще стоит под Ленинградом. Он выливает свою бессильную злобу в артиллерийских обстрелах города, разрушает его дома, его исторические памятники, священные сердцу каждого советского человека. Он все еще обагрят улицы героического города кровью женщин и детей».

Для обстрелов Ленинграда в конце 1942 г. гитлеровцы создали новую артиллерийскую группировку в районе пос. Беззаботного. Из своих дальнoбойных пушек она могла обстреливать Ленинград и Кронштадт, практически не подвергаясь воздействию нашей артиллерии, так как находилась от нее на расстоянии 16—20 км.

Стремясь затруднить борьбу с артиллерийскими обстрелами и нанести наибольший ущерб городу, гитлеровцы разнообразили систему и методы ведения огня. Они стреляли в разное время суток либо залпами через 10—15 мин, либо одиночными выстрелами. Обстреливались либо отдельные кварталы одного района, либо одновременно несколько районов. Особенно интенсивно враг обстреливал наиболее людные места — трамвайные остановки, кинотеатры, больницы, школы.

Для воздействия по беззаботнинской артиллерийской группировке противника на Ораниенбаумском плацдарме в составе Приморской оперативной группы была создана

мощная контрбатарейная группа тяжелой артиллерии. В сентябре 1943 г. специально для борьбы с вражеской артиллерией, обстреливавшей Ленинград, был создан Ленинградский контрбатарейный артиллерийский корпус, в состав которого вошла и группа артиллерии Приморской оперативной группы. Корпусу была также оперативно подчинена морская железнодорожная артиллерийская бригада.²⁷

Ленинградские артиллеристы, стремясь ослабить обстрелы города, все время совершенствовали методы контрбатарейной борьбы. В 1943 г. широкое распространение получил метод вызова огня на себя.²⁸

В сентябре 1943 г., когда немецкая артиллерия особенно неистовствовала, чтобы уменьшить количество жертв, были временно закрыты кинотеатры, запрещены собрания и скопления людей в местах, не имевших укрытий, приостановлены занятия в школах и детских учреждениях, не имевших укрытий, перенесены с перекрестков в глубь улиц трамвайные остановки.²⁹

Все эти меры несомненно намного уменьшали жертвы и разрушения от огня вражеской артиллерии. Но обстрелы продолжались. Всего в 1943 г. Ленинград обстреливался 561 раз общей продолжительностью 844 ч. Артиллерия противника выпустила по городу около 67 тыс. снарядов, 1410 ленинградцев было убито и 4589 ранено.³⁰

В 1943 г. продолжались и воздушные налеты на Ленинград. Правда, по сравнению с предыдущими годами они были редкими и производились в основном одиночными самолетами. Особенно сократились воздушные налеты во второй половине 1943 г. Последняя вражеская бомба была сброшена на Ленинград 17 октября. Сокращение налетов немецкой авиации объяснялось, с одной стороны, вынужденной переброской значительных ее сил на другие участки советско-германского фронта, в частности на белгородско-курское направление, и, с другой стороны, усилением нашей противовоздушной обороны. Всего в 1943 г. фашистская авиация произвела на Ленинград 104 налета, сбросив 600 фугасных и более 2600 зажигательных бомб, 139 человек было убито и 829 ранено.³¹

Таким образом, интересы безопасности Ленинграда требовали полного снятия вражеской блокады. Назрела также потребность и сложились необходимые условия для ликвидации всей группировки немецких войск на Северо-Западе. Прорыв фашистской блокады и создание прямой железнодорожной связи Ленинграда со страной привели к улучшению не только положения самого города на Неве, но и общего положения советских войск на северо-западном стратегическом направлении. Находившиеся в кольце блокады войска Ленинградского фронта стали получать в необходимых количествах пополнения, вооружение, боеприпасы, снаряжение. Намного лучше стали условия для взаимодействия с войсками других фронтов, в частности с войсками Волховского фронта.

К концу 1943 г. в стране сложились благоприятные условия для перехода в наступление против немецко-фашистских войск на Северо-Западе. Успешно развивалась экономика СССР. В результате выдающихся побед Красной Армии под Сталинградом и на Кавказе, под Курском и на Днестре, знаменовавших собой коренной перелом в ходе Великой Отечественной войны, стратегическая инициатива прочно перешла к Советским Вооруженным Силам.

Для разгрома группы армий «Север», полной деблокады Ленинграда, очищения от врага оккупированных районов Ленинградской области и создания условий для освобождения советской Прибалтики Ставка Верховного Главнокомандования спланировала многофронтовую операцию. В ней должны были участвовать войска Ленинградского и Волховского фронтов (командующие генералы Л. А. Говоров и К. А. Мерецков) при поддержке войск 2-го Прибалтийского фронта (командующий генерал М. М. Попов), Краснознаменного Балтийского флота (командующий адмирал В. Ф. Трибуц) и партизан.

Так как перед войсками Ленинградского и Волховского фронтов, долгое время находившимися в обороне, стояла задача прорвать мощную, глубоко эшелонированную оборону, которую противник строил более двух лет, советское командование особое значение придавало подготовке к наступлению. Подготовка началась с конца октября 1943 г.: проводилась перегруппировка войск с целью создания сильных ударных группировок для прорыва вражеской обороны, в частности переброска 2-й ударной армии на Ораниенбаумский плацдарм; сосредоточивались оружие и военная техника; накапливались боеприпасы, горючее, продовольствие и другое имущество; обучались войска методам прорыва оборонительных полос и наступлению в лесисто-болотистой местности; готовились исходные районы для наступления, оборудовались дороги, создавались переправы через реки и болота, уничтожались заграждения и минные поля и др. В результате напряженной подготовительной работы были созданы необходимые условия для успешного наступления и прежде всего превосходство над врагом в живой силе и технике.

Боевые действия войск Ленинградского фронта начались наступлением 2-й ударной армии под командованием генерала И. И. Федюнинского и 42-й армии под командованием генерала И. И. Масленникова. 2-я ударная армия перешла в наступление с Ораниенбаумского плацдарма 14 января 1944 г., а 42-я армия — с Пулковских высот 15 января. Враг, стремясь любой ценой отразить наступление, оказывал яростное сопротивление. Но, несмотря на это, 2-я ударная армия 16-го января, а 42-я армия 17 января при поддержке авиации прорвали главные полосы вражеской обороны и продвинулись до 10 км. Вечером 19 января передовые части обеих армий встретились в районе Русско-Высоцкого, а утром 20 января войска армий соединились северовосточнее Ропши, уничтожив остатки окруженной красносельско-ропшинской группировки противника.

За шесть дней наступления войска 2-й ударной и 42-й армий продвинулись в глубину обороны врага на 25 км и образовали общий фронт наступления от Финского залива до оз. Ильмень.

В день начала действий войск Ленинградского фронта, 14 января, в наступление перешла 59-я армия Волховского фронта. Несмотря на упорное сопротивление противника, трудные условия лесисто-болотистой местности, 20 января советские воины овладели г. Новгородом.

К концу января 1944 г. войска Ленинградского и Волховского фронтов вышли к оборонительному рубежу врага по р. Луге, освободив города Пушкин, Слуцк (Павловск), Красногвардейск (Гатчину), Тосно, Любань, Чудово. Отбросив немецких захватчиков от Ленинграда на 60—100 км и от Новгорода на 50—80 км, советские воины достигли ближайших целей операции — освобождения Ленинграда от артиллерийского обстрела и очищения от врага главного хода Октябрьской железной дороги, связывавшего Ленинград с Москвой. 27 января Ленинград праздновал полное снятие вражеской блокады. В ознаменование великой победы и в честь доблестных войск Ленинградского фронта и моряков Балтийского флота, выполнивших историческую задачу, на берегах Невы прогремел торжественный салют из 324 орудий.

Существенную помощь войскам Ленинградского и Волховского фронтов в разгроме немецко-фашистских войск под Ленинградом и Новгородом оказали войска 2-го Прибалтийского фронта, сковавшие своими действиями 16-ю немецкую армию и не позволившие ей прийти на помощь 18-й армии; партизаны, действовавшие в тылу врага; Краснознаменный Балтийский флот, перебросивший на Ораниенбаумский плацдарм 2-ю ударную армию и содействовавший наступлению сухопутных войск своей артиллерией и авиацией; авиация дальнего действия, решавшая задачи в тактической и оперативной глубине обороны врага.

В конце февраля 1944 г. войска Ленинградского и 2-го Прибалтийского фронтов (Волховский фронт 15 февраля был расформирован) вышли на рубеж Нарва

—Псков—Остров—Новоржев—Пустошка и в начале марта перешли к обороне и к подготовке новых наступательных операций. Враг был отброшен от Ленинграда на 220—280 км. Почти вся Ленинградская область и часть Калининской были освобождены от фашистских захватчиков.

Советские воины в боях за Ленинград проявили величайшее мужество и самоотверженность. «Никогда еще, — писал Л. А. Говоров, — героизм воинов фронта не носил столь всеобщего массового характера, как в этих боях».³² Десятки тысяч солдат и офицеров были награждены орденами и медалями, а самым храбрым было присвоено звание Героя Советского Союза.

Разгром немецко-фашистских войск под Ленинградом и полная ликвидация вражеской блокады, являвшиеся одной из самых героических страниц Великой Отечественной войны, позволили широко развернуть работы по восстановлению и возрождению города Ленина, этого крупного политического, экономического и культурного центра пашей страны. «Ленинградская победа, — говорил М. И. Калинин, — это военная победа, имевшая значение не только для Ленинграда, но и для всего хода борьбы советского народа против немецких захватчиков».³³

Победа советских войск на северо-западном направлении привела к крушению немецкого северного вала, ослаблению всего северного фланга противника на советско-германском фронте. Были созданы благоприятные условия для действий севернее Ленинграда и в советской Прибалтике.

Разгром немецко-фашистских войск под Ленинградом был закономерным результатом хода боевых действий на советско-германском фронте, результатом возросшего могущества Советских Вооруженных Сил и Советского государства в целом. Вместе с тем победа советских войск явилась отражением и конкретным соотношением сил на Северо-Западе нашей страны. Это благоприятное соотношение сил, сложившееся к концу 1943 г., было обеспечено прежде всего героической обороной Ленинграда. Именно трудящиеся города Ленина, войска Ленинградского и Волховского фронтов своим беспримерным мужеством, преодолев гигантские трудности, сорвали планы противника, измотали и обескровили его силы, сковали их маневренность, создав условия для окончательного их разгрома. Враг увяз под Ленинградом, он уже не мог наступать, он уже и не помышлял о наступлении. Он мог только в бессильном страхе ждать решающего сокрушительного удара советских войск.

Ленинград устоял потому, что врагу не удалось прервать его связь с Большой землей. Созданные подвигом солдат, моряков, трудящихся воздушные, ледовые, водные и наземные коммуникации обеспечили надежную связь города-героя со всей страной, которая щедро помогала колыбели Октября. Создание Шлиссельбургской железнодорожной трассы позволило намного увеличить надежность и пропускную способность коммуникаций Ленинграда.

Строительство железнодорожной линии Шлиссельбург — Поляны после прорыва блокады Ленинграда в январе 1943 г. и обеспечение ее нормального функционирования было задачей крупномасштабной, многогранной, комплексной, а не просто строительной и транспортно-эксплуатационной. Для ее решения необходимо было осуществить большой объем строительных работ, преодолеть множество технических трудностей, трудностей снабжения, мобилизовать рабочую силу и т. д. Это требовало также проведения довольно больших военных действий по расширению и защите территории, по которой был проложен железнодорожный путь, по охране его от ударов авиации и артиллерии противника. И, наконец, сама эксплуатация Шлиссельбургской трассы в условиях несовершенства линии и постоянного воздействия врага была связана с преодолением громадных трудностей и с большим риском, так как требовала отказа от давно выработанных методов. Однако ленинградские железнодорожники успешно справлялись со своими задачами, проявляя разумную инициативу, творчество и изобретательность в

решении многих технических вопросов.

«Работа на трассе Петрокрепость — Волховстрой была и трудна, и опасна, — писал в конце войны начальник Октябрьской железной дороги Б. К. Саламбеков. — Здесь вражеские артиллеристы, минометчики и летчики 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 самые 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 самолетами и учились обманывать немецких пилотов умелыми маневрами паровозов. Здесь, на трассе, поездные бригады, работники станций, путейцы и вагонники потеряли убитыми и ранеными многих своих товарищей, но не отступили и не спасовали перед вражеским огнем».³⁴

Многие железнодорожники, строившие и эксплуатировавшие Шлиссельбургскую магистраль, были награждены орденами и медалями, а некоторым из них было присвоено звание Героя Социалистического Труда. Этому высокому званию за особые заслуги в обеспечении перевозок для фронта и народного хозяйства и выдающиеся достижения в восстановлении железнодорожного транспорта в трудных условиях военного времени 5 ноября 1943 г. были удостоены: начальник Октябрьской железной дороги Б. К. Саламбеков, начальник УВВР-2 И. Г. Зубков, начальник головного восстановительного поезда № 3 Н. А. Наринян, начальник Волховстроевской дистанции службы пути Северной железной дороги А. И. Рыков, начальник поезда № 1 по ремонту связи А. Б. Шаталов, машинист В. М. Елисеев, главный кондуктор М. Г. Кардаш.³⁵

Хотя Ладога продолжала и зимой, и летом верно служить Ленинграду, можно с уверенностью утверждать, что без создания Шлиссельбургской магистрали, по которой шло пополнение и снабжение фронта и флота, населения и ленинградской промышленности, работавшей на оборону, операция по разгрому немецко-фашистских войск под Ленинградом и снятию вражеской блокады города в январе 1944 г. была бы неизмеримо более сложной и чрезвычайно затруднительной.

События 1943 г., как и вся битва за Ленинград, уже давно стали историей. Нет уже и Шлиссельбургской магистрали. Там, где она проходила, все изменилось. Но благодарные ленинградцы всегда будут помнить тех, кто в труднейших условиях строил, защищал и эксплуатировал легендарную Дорогу победы, ставшую одним из важных факторов окончательной победы под Ленинградом.

- ¹ 900 героических дней: Сборник документов и материалов о героической борьбе трудящихся Ленинграда в 1941—1944 гг. М.: Л., 1966, с. 216.
- ² Уродков С. А. Железнодорожники Ленинградского узла в период блокады (1941—1943 гг.). — Вестник ЛГУ, 1965, № 14, вып. 3, с. 27; Очерки истории Ленинграда. Л., 1967, т. V, с. 380; Дзенискевич А. Р., Ковальчук В. М., Соболев Г. Л., Цамутали А. Н., Шишкин В. А. Непокоренный Ленинград. Л., 1974, с. 364; История второй мировой войны. 1939 — 1945. М., 1977, т. 8, с. 113; Василевский А. Дело всей жизни. М., 1978, с. 177.
- ³ ЦАМО, ф. 217, оп. 1258, д. 168, л. 18.
- ⁴ Андреев И. А. С огнем и кровью пополам... — В кн.: По сигналу воздушной тревоги. Л., 1974, с. 264—265.
- ⁵ Манаков Н. А. В кольце блокады : Хозяйство и быт осажденного Ленинграда. Л., 1961, с. 177—179.
- ⁶ Очерки истории Ленинграда. Л., 1967, т. 5, с. 401.
- ⁷ Манаков Н. А. В кольце блокады. ..., с. 172. 173.
- ⁸ Там же, с. 173, 174.
- ⁹ Володарский Л. Восстановление и развитие промышленности Ленинграда. — Плановое хозяйство, 1945, № 5, с. 66.
- ¹⁰ Там же.
- ¹¹ Ежов В. А. Рабочие Ленинграда в борьбе за восстановление города (1944—1945 гг.). Л., 1961, с. 52; Дзенискевич А. Р. Промышленность Ленинграда в период между прорывом и ликвидацией блокады (январь 1943—январь 1944 г.). — В кн.: Город Ленина в дни Октября и Великой Отечественной войны 1941—1945 гг. М.; Л., 1964, с. 142, 143.
- ¹² Князев С. П., Стрешинский М. П., Франтишев И. М., Швердалкин П. Р., Яблочкин Ю. Н. На защите Невской твердыни. Л., 1965, с. 463; Дзенискевич А. Р., Ковальчук В. М., Соболев Г. Л., Цамутали А. Н., Шишкин В. А. Непокоренный Ленинград, с. 367.
- ¹³ Князев С. П., Стрешинский М. П., Франтишев И. Ж., Швердалкин П. Р., Яблочкин Ю. Н. На защите Невской твердыни, с. 465.
- ¹⁴ Там же, с. 544, 545.
- ¹⁵ Дзенискевич А. Р., Ковальчук В. М., Соболев Г. Л., Цамутали А. Н., Шишкин В. А. Непокоренный Ленинград, с. 375.
- ¹⁸ Князев С. П., Стрешинский М. П., Франтишев И. М., Швердалкин П. Р., Яблочкин Ю. Н. На защите Невской твердыни, с. 544.
- ¹⁷ Очерки истории Ленинграда, т. 5, с. 408.
- ¹⁸ Манаков Н. А. В кольце блокады..., с. 179.
- ¹⁹ Очерки истории Ленинграда, т. 5, с. 409.
- ²⁰ Там же, с. 570.

²¹ 900 героических дней..., с. 395.

²² Очерки истории Ленинграда, т. 5, с. 542, 545.

²³ Там же, с. 551.

²⁴ Загурский Б. Искусство суровых лет. Л., 1970, с. 45, 46.

²⁵ Музыка продолжала звучать: Ленинград. 1941—1944. Л., 1960, с. 32.

²⁶ Там же, с. 252—257, 278.

²⁷ Жданов Н. Н. Огневой щит Ленинграда. М., 1965, с. 80, 81, 84, 85.

²⁸ Там же, с. 130, 131.

²⁹ Карасев А. В. Ленинградцы в годы блокады. 1941—1943. М., 1959, с. 298.

³⁰ Там же, с. 296, 297.

³¹ Там же, с. 295.

³² Говоров Л. К новым победам над врагом!—В кн.: Великая победа советских войск под Ленинградом. Л., 1945, с. 7.

³³ Ленинград дважды орденоносный. Л., 1945, с. 60. 195

³⁴ Саламбеков Б. Путь октябрюцев. — В кн.: На фронтовой магистрали : Из опыта работы ленинградских железнодорожников в дни Отечественной войны. Л., 1945, с. 12.

³⁵ Правда, 1943, 5 ноября.

ПРИЛОЖЕНИЯ

5 апреля 1943 г.

МЕРОПРИЯТИЯ ОКТЯБРЬСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕСПЕРЕБОЙНОГО ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ НА УЧАСТКЕ ЛЕНИНГРАД—ВОЛХОВСТРОЙ

1. Организовать обслуживание товарных поездов на длинном плече Ленинград — Волховстрой без смены паровозов в Шлиссельбурге, для этой цели:

а) построить на ст. Войбокало водоснабжение на приемо-отправочных путях без отцепки паровозов (в Ленинградском конце);

б) построить на ст. Шлиссельбург водоснабжение без отцепки паровозов от состава в обоих концах станции, произведя необходимое развитие разводящей сети;

в) оборудовать склад топлива для паровозов Октябрьской дороги на ст. Волховстрой-I с механизированной подачей угля на паровозы;

г) оборудовать резервный склад топлива на ст. Войбокало с механизированной подачей угля на паровозы;

д) обслуживание сквозного движения производить исключительно паровозами серии Э^м, отобрав наиболее исправные паровозы, выделив для этой цели 16 паровозов;

е) оборудовать дополнительно 12 турных вагонов для поездных бригад, снабдив вагоны постельными принадлежностями и инвентарем;

ж) отобрать для укомплектования паровозных и кондукторских бригад лучших машинистов и кондукторов, организовать из них комплексные поездные бригады во главе с политуками;

з) открыть на ст. Волховстрой-I оборотное депо Октябрьской железной дороги для обслуживания ленинградских паровозов.

2. Организовать диспетчерское руководство движением поездов на участке Шлиссельбург — Волховстрой и Войбокало — Кобона, для чего:

а) создать на ст. Войбокало диспетчерский отдел на базе III Ленинград — Московского отделения службы движения, укомплектовав его лучшими диспетчерами и дежурными по отделению;

б) оборудовать диспетчерский отдел селекторной станцией связи и установить диспетчерскую связь со всеми станциями участка;

в) оборудовать диспетчерский отдел прямой связью со станцией Волховстрой-I Северной дороги и дальней связью с Управлением Дороги в Ленинграде, используя для этой цели выделяемую пару в кабеле через Ладожское озеро;

г) усилить штат станции проверенными лучшими работниками.

3. Обеспечить нормальное содержание железнодорожных устройств участка Шлиссельбург — Волховстрой и обеспечить их быстрое восстановление, для чего:

а) открыть на ст. Войбокало Военно-Восстановительный участок (НВУ) с восстановительными околотками на станциях и перегонах;

б) укомплектовать НВУ восстановительными средствами и материалами:

2 восстановительными поездами ЦРБ с подъемными кранами,

2 пожарными поездами,

1 летучкой связи,

2 мотовозами,

2 авто-дрезинами,

5 съёмными дрезинами «Пионер»,

8 километрами рельсов со скреплениями,

10 тыс. штук шпал,

10 комплектами стрелочных переводов,

2 составами балласта на колесах.

Распределение материалов и дислокацию восстановительных средств произвести с учетом быстреего восстановления наиболее уязвимых перегонов и станций участка.

Начальник Октябрьской железной дороги САЛАМБЕКОВ ЦГАОРЛ, ф. 2275, оп. 10, д. 306, л. 29, 30.

*Телеграмма руководства Октябрьской железной дороги с приказанием
применить отправление поездов вслед на участке Левобережная —
Жихарево*

12 апреля 1943 г.

Ввиду особых условий и для повышения пропускной способности участка Левобережная — Жихарево приказываю применить отправление поездов вслед как в светлое, так и темное время суток соблюдением следующих условий, обеспечивающих безопасность движения поездов:

1. Поезда отправлять вслед разграничением времени не менее 20 минут.
2. Учитывая ограничение скорости на перегоне Междуречье — Поляны поезда со станций Левобережная, Междуречье в сторону Поляны выпускать с интервалом не менее 30 минут.
3. Установить обязательное освещение хвостовых сигналов в темное время суток с затемнителями.
4. Установить обязательное освещение действующих входных сигналов.
5. НЗ — Чебанову, ДН-3 — Иванову установить на участке Шлиссельбург—Жихарево обслуживание поездов третьим кондуктором из кондукторского резерва ВЭО, которого использовать для немедленного ограждения поезда, в случае непредвиденной остановки.
6. ДСП обеспечить полную готовность станции приему поездов. Встречать указанные поезда исправными ручными сигналами и петардами.
7. ДН обеспечить безостановочное проследование пачки идущих поездов по участку и беспрепятственный прием их конечной станцией участка.
8. Запретить отправление вслед пассажирских и людских поездов, при движении вагонами вперед, поездов, которым предстоит остановка на перегоне, и за поездами, не вмещающимися на одном приемочном станционном пути.
9. Запретить на участке Левобережная—Жихарево применять подталкивание поездов. ДН, ТН, ДНБ, П произвести инструктаж диспетчеров, станционных работников, паровозных и кондукторских бригад, путевых обходчиков и переездных сторожей особой бдительности обеспечения безопасности движения, установив строгий контроль за выполнением данных условий.

Н САЛАМБЕКОВ
Р Б МЕДВЕДЕВ

ЦГАОРЛ, ф. 2275, оп. 10, д. 306, л. 35.

*Телеграмма начальника Октябрьской железной дороги с приказанием о
проведении мероприятий для повышения безопасного следования поездов на*

участке Левобережная — Жихарево

18 апреля 1943 г.

Для повышения безопасности следования поездов на участке Левобережная — Жихарево приказываю:

1. Обеспечить безусловное исправное освещение хвостовых и головных сигналов поездов и одиночно следующих паровозов. Д, ДН, ДС, ДНБ, Т, ТН, ТЧ, начальнику колонны № 48 установить за этим систематический контроль, организовать после каждой поездки проверку сигнальных принадлежностей каждой бригады.

2. Установить с 0 часов 18 апреля контрольные посты по проверке освещенности сигналов для поездов, следующих в сторону Волховстроя, на станциях Шлиссельбург, Левобережная. Для поездов, следующих в Ленинград, — на ст. Войбокало. Возложить на контролеров проверку освещаемости и нормальной видимости поездных сигналов, принятия немедленных мер к устранению всех неисправностей. Установить на постах двадцатилитровый запас керосина и по два комплекта поездных сигнальных принадлежностей.

3. Начальнику колонны № 48, ДНБ-3, 5 установить следование в турных вагонах двух кондукторских бригад. На участке Шлиссельбург — Жихарево вменить в обязанность главных кондукторов второй бригады следовать на хвостовом тормозе и в случае непредвиденной остановки немедленно ограждать состав.

4. Д, ДН-3, 5 немедленно обеспечить станции участка сигнальными принадлежностями, осветительными приборами и декадным запасом керосина. ДС лично контролировать зажигание сигналов с докладом об этом диспетчеру по селектору.

5. Закрыть как отдельный пункт ст. Липки, сохранив его как пост круглосуточным дежурством ДСП для информации о проходе поездов и наблюдений за безопасным их проследованием. Разрешение на следование поезда выдавать на весь перегон Левобережная — Междуречье. Семафоры поста Липки ривести в недействующее положение.

6. Д, ДН-3, 5 суточный срок назначить операторов на станциях Левобережная, Междуречье, Липки, Поляны.

7. ДН-3 Иванову и ДН-5 Янчук обеспечить беспрепятственный прием потока поездов, следующих вслед с указанного участка, освобождая за два часа до приема потока приемо-отправочные пути станций Жихарево, Войбокало, Новый Быт, Пупышево, Шлиссельбург, Дунай, Каменка, Кирпичный завод. Отправление поездов, следующих не до конца участка из Ленинграда ближе Волховстроя и из Волховстроя ближе Мельничьего Ручья, производить только в конце потока.

8. Установить на участке Шлиссельбург — Войбокало сопровождение поездов на паровозе машинистами-инструкторами, являющимися политруками поездных бригад.

9. ДН-3,5 для снабжения станций и перегонов участка необходимым инвентарем, материалами, обеспечения необходимой живой связи установить ежедневное курсирование в дневное время мотодрезины с прицепом на участке Шлиссельбург—Жихарево.

10. Для контроля за деятельностью низовых работников и организации беспрепятственного пропуска поездов направить и прикрепить к ст. Междуречье — Л Ельчанинова, ст. Жихарево — ДН-7 Иванова, ст. Поляны — ДБ Столярова, посту Липки — НИ Богданова. Выезд уполномоченных 18 апреля с. г.

Н САЛАМБЕКОВ

*Телеграмма руководства Октябрьской железной дороги с приказанием
применить отправление поездов вслед на участке Жихарево —
Волховстрой-1*

21 апреля 1943 г.

Ввиду особых условий работы и для повышения пропускной способности участка Жихарево — Волховстрой-1 приказываю применить отправление поездов вслед в четном и нечетном направлениях как в светлое, так и в темное время суток с соблюдением следующих условий, обеспечивающих безопасность движения поездов:

1. Поезда отправлять вслед с разграничением времени не менее 15 минут.
2. Установить обязательное освещение хвостовых и головных сигналов в темное время и усилить контроль за исправным их горением при отправлении и в пути.
3. Хвостовой тормоз дополнительно обслуживать главным кондуктором резервной бригады, который обязан немедленно оградить состав поезда при остановке на перегоне.
4. Установить обязательное сопровождение поездов машинистом-инструктором на паровозе.
5. ДНЦ обеспечить безостановочное проследование по участку идущего вслед потока поездов и беспрепятственный прием их конечной станцией участка.
6. Запретить отправление вслед пассажирских и людских поездов, а также поездов вагонами вперед, длинносоставных и невмещающихся на одном приемно-отправочном пути и за поездами с остановкой на перегоне.
7. Запретить на участке Жихарево — Волховстрой-1 применение подталкивания и отправление вслед по неправильному пути.

ДН, ТН, ДНБ, ДС, ЦЧ произвести инструктаж диспетчеров, станционных работников, паровозных и кондукторских бригад, путевых обходчиков и переездных сторожей особой бдительности, установив строгий контроль за выполнением условий настоящей телеграммы.

Н САЛАМБЕКОВ
РБ МЕДВЕДЕВ

ЦГАОРЛ, ф. 2275, оп. 10, д. 306, л. 38.

Согласовано:

дорожный ревизор НКПС
по обеспечению безопасности

Утверждаю:
начальник дороги Саламбеков

5 мая 1943 г.

**ВРЕМЕННАЯ ИНСТРУКЦИЯ
О ПОРЯДКЕ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ НА УЧАСТКЕ ЛЕВОБЕРЕЖНАЯ-
ЖИХАРЕВО С ПРИМЕНЕНИЕМ ЖИВОЙ БЛОКИРОВКИ И ТЕЛЕФОННЫХ
ПОСТОВ**

1. Ввиду особых условий работы участка Левобережная — Жихарево для повышения пропускной способности перегонов устанавливается как исключительное мероприятие отправление поездов по живой блокировке телефонных постов, расположенных на 8-м, 12-м, 15-м, 18-м, 20-му км перегона Левобережная — Междуречье, 25-м, 27-м, 29-м, 31-м км перегона Междуречье — Поляны и...

2. На телефонных блок-постах устанавливаются проходные сигналы (фонарь освещаемого стрелочного указателя на шесте высотой 2 м), которые сигнализируют в сторону машиниста по ходу поезда зеленым огнем узкой стороны указателя (прямоугольник) — «Путь свободен» и красным огнем широкой стороны указателя — «Стоить» — путь на соседнем участке занят поездом. Посты оборудованы межпостовой телефонной связью.

3. Запрос и разрешение пути на пропуск потока поездов делается отдельными пунктами, имеющими путевое развитие, и одновременно для всего потока поездов, где и вручается машинисту каждого поезда разрешение на бланке путевой телефонограммы. Отправление поезда со станции допускается только при свободности блок-участка.

4. Телефонные посты никаких разрешений на занятие блок-участка не выдают.

Правом занятия блок-участка является показание разрешающего огня проходного сигнала.

5. Проходные сигналы по проходе поезда немедленно приводятся в заграждающее положение. Вновь открываются по получении извещения о проходе поездом соседнего поста или станции.

6. Все посты фиксируют в поездном журнале время прохода поездом своего и соседних постов.

7. При нарушении действий межпостовой связи поезда станциями и постами отправляются с разграничением времени, необходимого на проход впереди лежащего блок-участка, но не менее 10 мин., под открытый сигнал поста с предупреждением машиниста об особой бдительности вследствие нарушений связи.

8. При непредвиденной остановке поезда и невозможности его дальнейшего следования, а также во всех других случаях, требующих прекращения движения, заграждающее положение сигнала дополняется петардами.

9. При перерыве межпостовой связи постами немедленно высылаются нарочные навстречу друг другу для проверки исправности пути. Посылка нарочных не задерживает отправления поездов.

10. На период прохода потока посты обслуживают два лица — ДСП и оператор.

Зам. начальника службы движения УГРЮМОВ

Зам. начальника паровозной службы ШИРЯЕВ

Зам. начальника службы сигнализации и связи БУНИН

Согласовано:
РБ Медведев

Утверждаю:
Начальник дороги
Саламбеков

25 мая 1943 г.

ВРЕМЕННЫЕ ПРАВИЛА ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ НА УЧАСТКЕ ЛЕВОБЕРЕЖНАЯ — ПОЛЯНЫ ОКТЯБРЬСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

I. ОПИСАНИЕ УСТРОЙСТВ АВТОБЛОКИРОВКИ И СИГНАЛИЗАЦИИ

§ 1. Участок Левобережная — Поляны оборудован двухзначной (огни красный и зеленый) автоблокировкой для двухстороннего движения поездов.

Устройство автоблокировки состоит из проходных светофоров. Из них светофоры № 260 и 280 являются пермиссивными.

§ 2. Входными сигналами на станциях Левобережная, Междуречье и Поляны служат однокрылые семафоры. Выходными светофорами эти станции не оборудованы.

§ 3. Первые перегонные проходные светофоры установлены на ординатах входных семафоров для противоположного направления движения. Прочие проходные светофоры расположены на одних и тех же ординатах для обоих направлений движения.

§ 4. При свободности перегона от поездов, т. е. при свободности всех блок-участков на нем, включая и участок, находящийся перед первым проходным светофором, все светофоры на перегоне не горят.

§ 5. При входе поезда на блок-участок на светофоре, ограждающем следующий блок-участок, загорается при свободности этого участка зеленый огонь. При занятости этого участка на светофоре, ограждающем его, горит красный огонь.

§ 6. При входе поезда на блок-участок зеленый огонь на светофоре, ограждающем его, меняется на красный. При этом на светофоре, ограждающем этот блок-участок с противоположной стороны, также загорается красный огонь.

Примечание: На светофоре противоположного направления, находящемся на той же ординате, красный огонь меняется на зеленый, если блок-участок, с которого вышел поезд, свободен, или остается красным, если на этот участок уже пошел следующий поезд.

§ 7. По выходе поезда с блок-участка на ограждающем его светофоре попутного направления красный огонь гаснет, если блок-участок, находящийся перед этим светофором, свободен, или меняется на зеленый, если на нем уже находится поезд.

II. ПОРЯДОК ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ

§ 8. Разрешением на выход поезда на перегон и на следование до первого проходного светофора служит разрешение на бланке зеленого цвета (см. § 11 настоящих правил). Далее поезд следует по сигналам автоблокировки.

Отправление потока поездов.

§ 9. При подходе потока поездов к станции для следования по участку, оборудованному автоблокировкой, ДСП этой станции делает напереди находящуюся станцию запрос поездной телефонограммой по форме: «Могу ли отправить поезд №... и за ним поток поездов по сигналам автоблокировки с разграничением временем для каждого поезда в ... мин.».

§ 10. Впереди находящаяся станция отвечает поездной телефонограммой по форме: «Ожидаю поезд №... и за ним поток поездов по сигналам автоблокировки с разграничением времени для каждого поезда в ... мин.».

§ 11. На основании этой телефонограммы ДСП отправляет первый поезд и все следующие поезда потока с выдачей машинисту каждого поезда разрешения на бланке зеленого цвета (1-й пункт разрешения — стр. 12 «Инструкции по движению поездов»), зачеркнув в нем слова: «по... пути при закрытом выходном светофоре» — и последний абзац.

Примечание: При пропуске поезда проходом разрешение на бланке зеленого цвета вручается машинисту по ходу поезда.

§ 12. По отправлении каждого поезда, за исключением последнего в потоке, ДСП по телефону уведомляет впереди находящуюся станцию по форме: «Поезд №... отправился в ... час ... мин.».

§ 13. По отправлению последнего поезда потока ДСП подает на впереди находящуюся станцию поездную телефонограмму по форме: «Поезд №... последний в потоке, отправился в ... час. ... мин.».

Прием потока поездов,

§ 14. Получив уведомление об отправлении первого поезда потока, ДСП подготавливает маршрут для пропуска всего потока поездов и дает распоряжение об открытии входного семафора.

§ 15. По проходе каждым поездом входного семафора он закрывается и открывается по распоряжению ДСП немедленно после прохода удаляющимся поездом выходной стрелки.

После пропуска потока поездов входной семафор остается закрытым до получения уведомления об отправлении следующего потока или отдельного поезда и готовности станций к приему.

§ 16. О прибытии каждого поезда, за исключением последнего в потоке, ДСП по телефону уведомляет позади находящуюся станцию по форме: «Поезд №... прибыл в ... час. ... мин.».

§ 17. О прибытии последнего поезда потока ДСП подает на позади находящуюся станцию поездную телефонограмму по форме: «Поезд №... последний в потоке прибыл в ... час. ... мин.».

Следование поездов по перегону.

§ 18. Начиная с первого проходного светофора (находящегося на ординате входного семафора противоположного направления) поезда следуют по сигналам автоблокировки.

§ 19. При остановке поезда у проходного светофора с красным или неопределенным показанием или с сигналом неосвещенным главный кондуктор выжидает 2 минуты, после чего, если на светофоре не появится разрешающего огня, переходит на локомотив, и поезд продолжает следовать до следующего светофора со скоростью не свыше 15 км/час. Если следующий проходной светофор будет в таком же положении, как указано выше, то движение продолжается таким же порядком (§ 413 п. «б.» ПТЭ).

Отправление, прием и следование отдельных поездов.

§ 20. Отправление, прием и следование отдельного поезда производится таким же порядком, как и потока поездов, с оформлением приема и отправления поездными телефонограммами по форме 1, 2, 3 и 4.

Примечание: Обмен указанными поездными телефонограммами производится во всем согласно «Правил движения по телефонным сношениям».

Производство маневров.

§ 21. Производство маневров с выездом за входной семафор на перегон без разрешения соседней станции запрещается независимо от показания перегонного светофора, расположенного на ординате входного семафора.

III. ПОРЯДОК ДЕЙСТВИЯ ПРИ НЕИСПРАВНОСТИ АВТОБЛОКИРОВКИ ИЛИ ПЕРЕРЫВЕ ДЕЙСТВИЯ ВСЕХ ВИДОВ СВЯЗИ

§ 22. При неисправности автоблокировки, т. е. при незажигании двух или более светофоров на перегоне при подходе к ним поезда, движение поездов по автоблокировке прекращается и производится по телефонным сношениям, согласно действующих распоряжений по данному участку.

§ 23. Переход на этот способ сношений и с него на автоблокировку производится согласно § 11, 12, 13, 14 и 15 «Инструкции по движению поездов».

§ 24. При перерыве всех видов связи, но исправном действии автоблокировки следование потока поездов при наличии согласия с впереди находящейся станцией на прием этого потока производится по сигналам автоблокировки с выдачей разрешения на бланке зеленого цвета (см. § II настоящих правил).

С главным кондуктором последнего поезда потока посылается на впереди находящуюся станцию письменное извещение по форме: «Поезд №... является последним поездом в потоке». После этого пользование автоблокировкой прекращается и движения поездов устанавливаются по письменным сношениям.

§ 25. При неисправности автоблокировки и перерыве всех видов связи движение поездов производится по письменным сношениям в соответствии с § 16 «Инструкции по движению поездов».

Зам. начальника службы движения УГРЮМОВ

Зам. начальника паровозной службы ШИРЯЕВ

Зам. начальника службы сигнализации и связи ТЮРИН

АОЖД, ф. 1, оп. 12, д. 11, л. 62—68; д. 12, л. 25—30.

*Телеграмма руководства Октябрьской железной дороги с приказанием
применить отправление поездов вслед на участке Мельничный Ручей — Шлиссельбург*

4 июня 1943 г.

Для повышения пропускной способности участка Шлиссельбург — Мельничный Ручей временно до устройства автоблокировки приказываю: на период

пропуска потока поездов применить отправление поездов четном и нечетном направлении любое время суток соблюдением следующих условий, обеспечивающих безопасность движения поездов:

1. Поток поездов на участке Шлиссельбург — Мельничный Ручей отправлять вслед разграничением времени не менее 10 минут.

2. На период пропуска потока жезловый способ сношений диспетчерским приказом закрывать и устанавливать телефонный способ сношений.

3. Хвостовой тормоз дополнительно обслуживать вторым лицом резервной бригады, назначенным по указанию начальника поезда (ДСД, старший кондуктор, машинист, помощник машиниста), для обеспечения немедленного ограждения поезда в случае остановки на перегоне.

4. Обеспечить нормальное освещение хвостовых и головных сигналов темное время без применения жалюзей, установив строгий контроль за исправным их горением при отправлении и в пути.

5. Начальникам поездов при пропуске поездов потока вслед находиться на паровозе.

6. ДНЦ обеспечить безостановочное проследование по участку идущего вслед потока и беспрепятственный прием их конечными станциями участка.

7. Запретить отправление вслед пассажирских и людских поездов, а также поездов вагонами вперед, длинносоставных, не вмещающихся на одном приемо-отправочном пути и за поездами с остановкой на перегоне.

ДН, ТН, ДНВ, начальнику колонны № 48, ДС, ПЧ произвести инструктаж диспетчеров, начальников поездов, паровозных и кондукторских бригад, станционных работников, путевых обходчиков и переездных сторожей особой бдительности при отправлении и следовании поездов вслед, установив строгий контроль выполнением условий ограждения безопасности движения, установленных настоящим приказом.

Н САЛАМБЕКОВ
Зам. РБ ФЕДОРОВ

ЦГАОРЛ, ф. 2275, оп. 10, д. 306, л. 57

Согласовано:
дорожный ревизор НКПС
по обеспечению безопасности
движения (подпись)

Утверждаю:
начальник дороги
(подпись)

9 июня 1943 г.

**ВРЕМЕННАЯ ИНСТРУКЦИЯ
О ПОРЯДКЕ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ ВСЛЕД НА УЧАСТКЕ
МЕЛЬНИЧНЫЙ РУЧЕЙ — ШЛИССЕЛЬБУРГ ОКТЯБРЬСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ
ДОРОГИ**

I. ОБЩИЕ УСЛОВИЯ

§ 1. Отправление поездов вслед производится только при пропуске потока поездов пакетом в соответствии с телеграммами Н и РБ от 4.06 и 8.06.43 в любое время суток с разграничением времени 10 минут.

§ 2. Движение производится по телефонному способу сношений. Обмен поездными телефонограммами происходит по жезловому телефону.

§ 3. Каждый поезд должен иметь полный комплект дневных и ночных сигналов, а также петарды, сигнальный рожок и тормозной башмак (на последнем хвостовом тормозе). Ночные хвостовые сигналы применять без светомаскировочных приспособлений — жалюзей.

§ 4. Последний хвостовой вагон поезда должен быть тормозным с площадкой, обращенной в сторону, обратную направлению движения и оборудованную стоп-краном. Постановка за последним хвостовым вагоном нетормозных вагонов при движении вслед запрещается.

§ 5. Кондукторская бригада должна состоять из 3 человек, из коих 2 находятся обязательно на хвостовом тормозе на все время движения поезда вслед (третий кондуктор назначается начальником поезда из числа работников резервной кондукторской и паровозной бригады).

§ 6. Начальники поездов при отправлении поездов в пачке вслед должны находиться на паровозе и обеспечивать наблюдение за сигналами впереди идущего поезда. Лица, обслуживающие хвост поезда, обязаны постоянно наблюдать за правильным и хорошим освещением хвостовых сигналов своего поезда, а также за сигналами сзади идущего поезда.

§ 7. Отправление вслед за поездами пассажирскими, за поездами всех наименований вагонами вперед, а также с остановкой на перегоне воспрещается. То же и отправление вслед этих поездов за другими поездами.

§ 8. При остановке поезда хвост его ограждается немедленно старшим или младшим кондуктором в соответствии с § 36 «Инструкции по сигнализации» и § 442 ПТЭ. Голова поезда ограждается по указанию начальника поезда.

II. ПОРЯДОК ДВИЖЕНИЯ

§ 9. Диспетчер приказом по селектору закрывает жезловую систему и устанавливает для пропуска потока поездов телефонный способ сношений.

В приказе устанавливается количество поездов, которое должно проследовать в пачке.

§ 10. Движение поездов оформляется станциями поездными телефонограммами, по форме...

§ 12. Движение поездов по основному способу сношений — электрожезловой системе восстанавливается по проходе пакета поездов приказом дежурного диспетчера по селектору.

III. ПРОЧИЕ УСЛОВИЯ

§ 13. Задерживать за семафором поезда, следующие в пачке, категорически запрещается.

§ 14. На время пропуска потока поездов вслед встречное движение, как правило, не допускается. Однако, если встречное движение явится крайне необходимым, диспетчер прекращает отправление поездов вслед и восстанавливает основной способ — электрожезловую систему.

§ 15. Осигнализирование хвоста поезда производится обычным порядком без применения желтых огней. Старший кондуктор обязан обеспечить отличное горение хвостовых сигналов.

§ 16. Проверка свободности пути в соответствии с тел. НКПС № 573/ц производится первому поезду, после чего при готовности к пропуску потока поездов вслед дежурный по станции берет к себе ключи от стрелок независимо от того, обслуживается пост старшим или младшим стрелочником.

Если в процессе следования пачки поездов путь приема изменяется, то проверка свободности пути производится вновь и стрелки переводятся при закрытом входном светофоре.

§ 17. Для обеспечения бесперебойного следования одностороннего потока поездов пачкой каждая станция должна иметь свободными не менее двух путей. Второй путь предназначается для стоянки вышедшего почему-то из пачки поезда.

§ 18. Настоящая инструкция выдается для руководства ДНЦС-5, всем ДС от М. Ручья до Шлиссельбурга, ДНБ-5, начальнику колонны 48, ТЧ-7, 12, ТН-5, 7, ДН-3, ПЧ-15, ШЧ-12, УРБ-5, ДГ, ВЭО-4.

Начальник технического отдела службы движения Октябрьской ж. д. БАРАНОВ
Заместитель начальника 5-го отделения службы движения — подпись.

ЦГАОРЛ, ф. 2275, оп. 10, д. 306, л. 61, 62.

Телеграмма начальника Октябрьской железной дороги с приказанием о проведении мероприятий по обеспечению безопасности движения поездов по старой трассе на перегоне Междуречье — Левобережная

30 июля 1943 г.

Для обеспечения безопасности движения поездов перегоне Междуречье — Левобережная по старой трассе приказываю:

1. ДН-3 Иванову с 18 час. 1/VIII открыть действие постов 8, 12, 15 и 18 километров, обеспечить их сигнальными принадлежностями, осветительными приборами, остеклить диски красными и желтыми стеклами, обеспечить десятидневным запасом керосина. ВЭО-4 т. Лисикову обеспечить посты штатом ДСП и операторов.

2. ШЧ-6 т. Тихомирову этому же сроку восстановить телефонную связь между постами, действие проходных семафоров посту 12-го километра и дисков остальных постах, установить дежурство электромехаников на каждом посту в период пропуска потока поездов.

3. ДН-3 вменить обязанность дежурным по постам встречать поезда установленными сигналами, проверять безопасность их проследования, своевременно извещать соседние посты о времени прохода, освещать темное время семафоры и диски, случаях непредвиденных остановок перегонах немедленно выяснять причины, используя все средства, в т. ч. посылку оператора и доклада

через ДС диспетчера о положении.

4. Движение поездов Левобережная — Междуречье производить телефонным сношением отпавлением поездов разграничением пространством межпостового перегона и с интервалами не менее 20 минут. При перерыве всех видов связи движение осуществлять письменным сношением.

5. При необходимости порядке регулировки накопления четных поездов на перегоне у входного семафора Междуречье разрешить отпавление поездов на перегон пост 18 км — Междуречье до 4 поездов. Этих случаях ДС Междуречье Новожилову или его заместителю лично встречать каждый четный поезд, останавливаемый за входным семафором, оградить хвостовую часть за 800 метров сигналами и петардами привлечением старшего кондуктора остановившегося поезда последующим обеспечением укрытия поездов безопасной зоне.

6. Отпавлении поездов стоянкой у входного семафора ст. Междуречье для накопления, ДС Левобережная выдавать машинистам предупреждения ограничении скорости от поста 18-го км до Междуречья не выше 15 км в час, количество поездов, ранее отпавленных на отстой, и усилении внимания показаниям сигналов. Начальникам поездов находиться на паровозе.

7. ВЭО-4 Лисинову закрепить на август месяц ВЭОД левого для контроля за работой постов старой трассе.

8. ПЧ-22 Варфаломееву трехдневный срок обеспечить участки, подвергающиеся разрушениям, усиленным километровым запасом рельс, скреплений, шпал и установить дежурства путевых бригад каждом посту, обеспечив быстрейшее восстановление пути случаях повреждений.

9. Телеграмму объявить под расписку всем работникам, связанным движением поездов по старой трассе.

10. НИ т. Богданову проверить точное исполнение этой телеграммы.

САЛАМБЕКОВ

ЦГАОРЛ, ф. 2275, оп. 10, д. 306, л. 80, 81

Приказание заместителя начальника Октябрьской железной дороги о дополнении «Временных правил движения поездов на участке Левобережная — Поляны» IV разделом

9 ноября 1943 г.

В соответствии с приказом начальника дороги т. Саламбекова № 592 от 16 октября 43 г. приказываю:

Временные правила движения поездов на участке Левобережная — Поляны, утвержденные Н 25 мая 1943, дополнить следующим IV разделом:

IV. ПОРЯДОК ДВИЖЕНИЯ ЧЕТНЫХ ПОЕЗДОВ НА ПЕРЕГОНЕ МЕЖДУРЕЧЬЕ — ПОЛЯНЫ

§ 26. Контрольный телефонный пост на 27-м км перегона Междуречье — Поляны устанавливается в четном направлении как раздельный пункт четных поездов.

Указанные поезда отпавлять со ст. Междуречье по разрешению на бланке зеленого цвета (см. § 11 настоящих правил) и далее по перегону до ст. Поляны по сигналам автоматической блокировки.

§ 27. Запрещается отправление со ст. Междуречье на перегоне Междуречье — Поляны четных поездов при наличии поезда на межпостовом перегоне Междуречье—пост 27-й км, за исключением случаев отправления восстановительных поездов и паровозов в соответствии с § 190 «Инструкции по движению поездов».

§ 28. В случаях остановки следующего в потоке четного поезда на 26-м км по невзятию подъема начальнику ст. Междуречье задерживать на ст. очередной четный поезд, отцеплять паровоз и отправлять его на подталкивание растянувшегося в подъеме поезда до 27-го км с последующим возвращением паровоза с поста 27-й км на ст. Междуречье.

§ 29. При остановке в подъеме 26-го км последнего следующего в потоке четного поезда с согласия начальника ст. Междуречье разрешается осаживание поезда обратно на ст. Междуречье (для осаживания на более легкий профиль участка, или нагона пара, или для ожидания на ст. подсылки восстановительного паровоза).

§ 30. Все передвижения четных поездов на межпостовом перегоне Междуречье — пост 27-й км, указанные в § 27, 28, 29, производить на основании диспетчерских приказов. Пост 27-й км включен в диспетчерскую связь 3-го отделения Войбокальского округа,

§ 31. Обязать главных кондукторов в случаях вынужденной остановки четных поездов в подъеме 26-го км немедленно ограждать хвост поезда и через дежурного по посту 25-го км получать указания от диспетчера через начальника ст. Междуречье о дальнейшей работе.

Зам. начальника дороги ЧЕБАНОВ

ЦГАОРЛ, ф. 2275, оп. 10, д. 306, л. 114.

СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ

АГМИЛ — Архив Государственного музея истории Ленинграда.
АДД-67 — группа артиллерии дальнего действия 67-й армии.
АОЖД — Архив Октябрьской железной дороги.
АРС — автомобильная разливочная станция.
ВАД — военно-автомобильная дорога.
ВОДРЕМ — специализированный поезд для ремонта и восстановления устройств водоснабжения.
ВОСО — военные сообщения.
ВЭОД — военно-эксплуатационное отделение.
ГВОТ — головной восстановительный отряд.
ГКО — Государственный Комитет Обороны.
ГОРЕМ — головной ремонтный поезд.
Д — начальник службы движения.
ДБ — заместитель начальника службы движения по кондукторским бригадам.
ДГ — начальник распорядительного отдела службы движения.
ДН — — начальник отделения движения.
ДН-3 — начальник Ленинград — Московского отделения движения.
ДН-5 — начальник Ленинград — Финляндского отделения движения.
ДН-7 — начальник Волховстроевского отделения движения.
ДНБ — начальник кондукторского резерва.
ДНБ-3 — начальник Ленинград—Московского кондукторского резерва.
ДНБ-5 — начальник Ленинград—Финляндского кондукторского резерва.
ДНЗ — заместитель начальника отделения движения.
ДНЦ — поездной диспетчер.
ДНЦС-5 — старший поездной диспетчер Ленинград—Финляндского отделения движения.
ДС — начальник станции.
ДСД — главный кондуктор.
ДСП — дежурный по станции.
ИМЛ — Институт марксизма-ленинизма при ЦК КПСС.
КБФ — Краснознаменный Балтийский флот.
Л — начальник пассажирской службы.
ЛГУ — Ленинградский государственный университет им. А. А. Жданова.
ЛПА — Ленинградский партийный архив.
МПВО — местная противовоздушная оборона.
Н — начальник дороги.
НЗ — заместитель начальника дороги.
НИ — инспектор при начальнике дороги.
НКПС — Народный комиссариат путей сообщения.
ОЗАД - отдельный зенитный артиллерийский дивизион.
П - начальник службы пути.
ПВО - противовоздушная оборона.
ПВХО — противохимическая оборона.
ПТЭ — правила технической эксплуатации железных дорог.
ПЧ — начальник дистанции пути.
ПЧ-15 - начальник Ржевской дистанции пути.
ПЧ-22 - начальник Войбоковой дистанции пути.
РБ — дорожный ревизор НКПС по обеспечению безопасности движения.
РГК - резерв Главного Командования.

Связьрем — специализированный поезд для ремонта и восстановления линий связи.
СЗРП — Северо-Западное речное пароходство.
Т — начальник паровозной службы.
ТН — начальник отделения паровозного хозяйства.
ТН-5 - начальник Ленинград—пассажирского—Московского отделения паровозного хозяйства.
ТН-7 — начальник Ленинград — Финляндского отделения паровозного хозяйства.
ТЧ — начальник паровозного депо.
ТЧ-7 — начальник паровозного депо Ленинград—Сортировочный—Московский.
ТЧ-12 —начальник Ленинград—Финляндского паровозного депо.
УВВР — Управление военно-восстановительных работ.
УРБ-5 — участковый ревизор НКПС по обеспечению безопасности движения Ленинград — Финляндского отделения движения.
ЦАМО — Центральный архив Министерства обороны СССР.
ЦВМА — Центральный военно-морской архив.
ЦГАНХ — Центральный государственный архив народного хозяйства СССР.
ЦГАОРЛ — Центральный государственный архив Октябрьской революции и социалистического строительства Ленинграда.
ЦРБ — главный ревизор НКПС по обеспечению безопасности движения.
ШЧ-6 — начальник 6-й дистанции сигнализации и связи.
ШЧ-12 — начальник 12-й дистанции сигнализации и связи.

ОГЛАВЛЕНИЕ

	Стр.
Введение	3
Глава 1. Операция «Искра».....	13
Глава 2. Строительство железнодорожной линии Шлиссельбург—Поляны.....	53
Глава 3. Эксплуатация Шлиссельбургской магистрали	90
Глава 4. Защита Шлиссельбургской трассы.....	115
Глава 5. Навигация 1943 г. на Ладожском озере.....	152
Заключение.....	178
Приложения	190
Список сокращений.....	211