

РУБЕЖИ МУЖЕСТВА

К 75-ЛЕТИЮ ПОЛНОГО СНЯТИЯ БЛОКАДЫ ЛЕНИНГРАДА



О мужестве жителей блокадного города, об отваге воинов написаны сотни художественных и исторических книг, сняты фильмы.

Но для нас, метростроителей, особое место в этой летописи занимает рассказ о первопроходцах подземки и о боевом пути Строительства №5 НКПС – Ленинградского Метростроя. Мы отдаем дань уважения нашим старшим товарищам, по поколению победителей выверяем свои дела и поступки.

НАЧАЛО

В январе 1941 года было решено начать сооружение в Ленинграде первой очереди метрополитена по Кировско-Выборгскому направлению: от Автово до улицы Смольячкова. Стройка была отнесена к категории важнейших в стране. Для этого создается самостоятельная организация – Строительство №5 НКПС, которое возглавил Иван Георгиевич Зубков. Масштабы и темпы работ были захватывающими. Ведь уже к декабрю 1942 года ленинградцы должны были получить в подарок первую очередь метрополитена.

К апрелю 1941 года работы были полностью развернуты на 38 основных строительных площадках. Из них строительство технических сооружений было завершено на 24 площадках. Развернуты основные горные работы на всех объектах первой линии метро: в проходке находилось 34 вертикальных



стволов, из них полностью завершена проходка 14 стволов. На 15 стволах были начаты горизонтальные выработки. Пройдены 661 штольня, забетонировано 158 погонных метров стволов, венттоннелей, руддворов.

Буквально накануне войны, 13 июня 1941 года, выходит секретный приказ НКПС №235 «О строительстве №5 НКПС». Документом фиксировалось количество станций – 9, при этом строительство станции у Финляндского вокзала предусматривалось с двумя наклонными ходами. Приказ предписывал строить станции по габаритам московского метро. Пропускная способность 34 пары поездов в час. Вместимость всех тоннелей, вестибюлей и выходов – 430 тысяч человек. Глубина заложения путевых тоннелей от 35 до 50 метров. Все планы перечеркнула война.

Читайте продолжение на стр. 2-3.

Метрострой на войне

Продолжение. Начало читайте на стр. 1.

РУБЕЖИ МУЖЕСТВА

ПО ЗАКОНАМ ВОЕННОГО ВРЕМЕНИ

Участие метростроевцев в боевых действиях не предполагалось, на фронт строителей подземки не призывали. Существовал даже план эвакуации Строительства вглубь страны. Для эвакуации требовалось 280 вагонов и порядка 400 платформ. К вывозу в первую очередь планировалось электрооборудование, станки, геодезические и маркшейдерские инструменты, приборы центральной лаборатории и компрессоры.

Сложная боевая обстановка под Ленинградом не позволила осуществить этот план. Военный Совет фронта и руководство города возложили на метростроевцев (численность рабочих и ИТР Метростроя к началу войны составляло 11200 человек) задачу возведения оборонительных рубежей. Подсобные предприятия Строительства – механические заводы и завод ЖБИ – были также переключены на выполнение военных заказов: изготовление ручных гранат, мин, деталей орудий, пулеметных гнезд, железобетонных надолб, сборных железобетонных огневых точек и др.



Строительство последовательно работало на ряде рубежей: с 28 июня по 5 июля на линии Парголово – Сестрорецк, с 5 июля по 12 июля на линии Перкярви – Муола (бывшая линия Маннергейма), с 13 июля по 1 сентября на линиях «**Лужского рубежа**» – Луга – Батецкая – Толмачево, далее Кингисепп – Веймарн – Волосово, Петергоф – Гатчина – Красное Село. При участии Строительства №5 НКПС удалось создать мощный оборонительный пояс вокруг Ленинграда.

Следует отметить, что техническая оснащенность Строительства №5 НКПС была значительно выше, чем в саперных частях того времени. Так, только за девять дней, с 14 по 22 июля, метростроевскими батальонами на правом берегу реки Луга, на участке от ст. Смычково до д. Б. Волок было построено 82 дзота и открыто 18,5 километров эскарпов, контрэскарпов и противотанковых рвов. А с 21 по 30 июля на участке от д. Б. Волочок до д. Любино Поле – 40 дзотов и 6,5 километров эскарпов. Возведенные укрепления позволили кадровым соединениям Красной Армии и дивизии народного ополчения вступить в бой на заранее подготовленных позициях Лужского рубежа и задержать немецкое наступление на Ленинград.

Выполнять боевые задачи метростроителям приходилось в обстановке, когда приказы отдавались в спешке, а в работе штабов не было четкой организации. В одном из донесений, датированном августом, И. Зубков сообщал: «Множество распоряжений... от руководящих работников не дают возможности составить план работ на ближайшие день-два. Это вызывает значительные простои, доходящие до 8 дней, что приводит к нездоровым настроениям у части коллектива (дописано от руки). Кроме того, как правило, огневые точки назначаются артиллеристами, которые прибывают на место работ с значительным опозданием».

С 1 сентября 1941 года Строительство находилось на оборонительных рубежах Восточного Сектора (правый берег реки Невы).

Особая глава в биографии коллектива – **участие в боях на «Невском пятачке»**. Плацдарм представлял из себя клочок земли длиной два километра вдоль берега Невы и 300-500 метров в глубину. Как подсчитали впоследствии, на этот «пятачок» немцы в среднем обрушивали 2 тысячи снарядов и мин в час и от 15 до 25 пуль в минуту на каждый его метр. Оказавшиеся на плацдарме части нуждались в усилении. Командованием фронта была поставлена задача – перебросить через Неву танки. (Историю строительства переправы на «невский пятачок» читайте на стр. 4 в материале «Он вел за собой Метрострой». – Прим. ред.)

Метростроевцы не только отважно воевали. Они строили баррикады, выпускали боеприпасы. В лютую и самую тяжелую зиму 1941–1942 гг. коллектив Строительства №5 «в порядке помощи городу Ленина восстановил печи 5-й городской электростанции, выделил 5 бригад для восста-



новления сети городского водопровода», – говорится в одном из архивных документов.

За боевые заслуги по возведению оборонительных рубежей на подступах к городу Ленина и за выпуск боеприпасов на предприятиях 48 человек особо отличившихся работников Строительства №5 были награждены орденами и медалями Указом Президиума Верховного Совета СССР.

ПРОРВАТЬ КОЛЬЦО БЛОКАДЫ ПОМОГАЛИ МЕТРОСТРОЕВЦЫ

В 2018 году в издательстве «Гангут» вышла книга «Шлиссельбургский десант». Ее авторы В. Москунов и В. Шагин на основании многочисленных советских, а также немецких архивных документов подробно рассказывают об одном из самых сложных и драматичных периодов сражения под Ленинградом – о проведении нашими войсками операций по деблокированию города в октябре-ноябре 1941 года. В этот период наши войска пытались изнутри прорвать блокадное кольцо силами Невской оперативной группы, в которую входили 8-я и 55-я армии Ленинградского фронта. Из района Усть-Тосно 55-я армия должна была вести наступление на Мгу.

Строительство №5 НКПС принимало самое активное участие в обеспечении наступательной операции, вошедшей в историю войны как **Шлиссельбургский десант 28 ноября 1941 года**. Пусть даже и неудачной по целому ряду причин: незнания ледовой обстановки, просчетов во времени, неисполнения графика движения лыжных подразделений и развертывания частей, потери связи и управления... Шлиссельбургский десант наглядно отразил картину подобных операций в начальный период войны, где подвиг соседствовал с трагедией, самопожертвованием с преступлением.

В то же время прокладка транспортных коммуникаций на направлении главного удара 55-й армии Строительством №5 НКПС была в основном выполнена.

Согласно постановлению Военного совета Ленинградского фронта от 29 октября 1941 года, Строительству №5 НКПС поручалось выполнение специальных заданий Военного совета «по постройке наплавных мостов, паромов, переправ, восстановление железнодорожных и автогужевых мостов».

К 3 ноября из отряда метростроевцев был подготовлен батальон с необходимым инструментом для устройства переправы через реку Тосно на участке Ивановское – Покровское. Метростроевцам также была поставлена задача восстановить на этом же участке шоссейный мост под нагрузку 60 тонн.

14 ноября Военным советом фронта было принято решение о строительстве железнодорожной линии, соединяющей Ленинград с Северной железной дорогой в обход гминского узла. Участок должен был соединить станции «Кузьминка» и «Дубровка» с устройством переправы через Неву. Метростроевцам поставлена задача постройки разъезда у Черной Речки на правом берегу Невы с устройством подходов к переправе протяженностью 4 км. Одновременно с этим началось строительство подходов к ледовым переправам в районе понтонных мостов у «Дубровки».

На правом берегу Невы на строительстве железнодорожной линии работало 2609 метростроевцев. По замыслу командования участок должен был обеспечить транспортировку грузов к фронту, а после сооружения переправы через Неву давал возможность соединиться с синявинским направлением. Для усиления Строительству передавались 100 грузовых трехтонных автомобилей и 40 одноосных прицепов.

Вот скупые строки отчетов тех дней. По ним можно оценить работу метростроевцев на участке, который должен был стать важным транспортным узлом после прорыва блокадного кольца: «Работники титула №4 тов. Чернышова прорубили



просеку 4 800 метров между Дубровкой и Кузьминкой. В Дубровке титул №3 тов. Киселева прорубил просеку 5 800 метров с корчевкой пней, снятием верхнего покрова, очисткой снега и срезкой кустарника на участке 400 м. Титул №8 тов. Дмитриева в районе ст. Кузьминки прорубил просеку 4 200 м. Участок тов. Бахина подготовил две баржи для переправы танков «КВ». Титул №12 тов. Хачатурова вел подготовку верхнего строения пути. Титул №6 тов. Краевского на заводе в Усть-Славянке завершил сборку и оформление моста через Неву»...

Участие в сражениях осени 1941 года закалили коллектив метростроевцев. А **строительство железнодорожной ветки «Кузьминки» – «Дубровка»** положило начало возведению стальных магистралей в прифронтовой полосе для решения стратегических задач командования Ленинградского фронта.

ИСПЫТАНИЕ ЛАДОГОЙ

Многие ветераны-метростроевцы, принимавшие участие в строительстве железной дороги Войбокало – Коса, свайно-ледовой переправы на Ладоге, пирсов в Осиновце и Кобоне, прокладывавшие Стальной путь, привычно говорили: «Мы работали на «Дороге жизни». И они были правы, «Дорога жизни» представляла собой сложный транспортный комплекс: железнодорожный, водный, воздушный и автомобильный. На ледовой трассе, включавшей шесть-семь быстро трескавшихся полос для движения (всего в первую блокадную зиму построили 60 таких ледовых полос, проложив 1770 километров ледяных дорог), работало 40 автомобилей Строительства №5 НКПС с экипажами водителей.

Ладожская эпопея начиналась еще до начала полной блокады Ленинграда. **3 сентября 1941 года** Военным советом Ленинградского фронта было **принято решение о строительстве причалов и порта Осиновец на Ладожском озере**. По предложению А.А. Жданова на это строительство направили инженерные части фронта, военных железнодорожников и отряд метростроевцев в количестве 1250 человек. Несмотря на чрезвычайно тяжелые условия работы, порт и пирсы были построены в срок.





9 декабря 1941 года советские войска под командованием генерала армии К. Мерецкова освободили город Тихвин. Это позволило перевести туда базы снабжения из Заборья. Автомобильный путь в Ленинград сократился с 320 до 190 километров. Однако все же оставался большим. Предстояло **восстановить разрушенную противником железную дорогу Тихвин – Волховстрой**. Работу возложили на спецформирования НКПС и части железнодорожных войск. В ночь под новый, 1942 год, путейцы при свете прожекторов забивали костыли на стыковочном участке, скрепляли рельсы. А на подходе уже были 6 тяжеловесных составов с продовольствием для жителей Ленинграда.

Перевозка с новых баз снабжения резко увеличилась. Но Ленинград продолжал питаться «с колес». Необходимо было сокращать пути доставки грузов в блокадный город. В январе 1942 года ГКО принимает решение о **строительстве железнодорожной линии от станции Войбокало до Ладожского озера (дороги №42)** общей протяженностью 34 километра с суточной пропускной способностью в одну сторону до 4000 тонн.

Для сооружения дороги на базе Строительства №5 НКПС было создано Управление военно-восстановительных работ №2 (УВВР-2). Начальником его назначили И.Г. Зубкова (одновременно он оставался и начальником Строительства №5). Срок окончания работ – 11 февраля 1942 года. В помощь строителям горком партии направил 3000 ленинградцев. А.А. Жданов в своем обращении к строителям железной дороги №42 3 февраля 1942 года писал: «Товарищи строители! Построить дорогу – значит дать хлеб городу, горючее и боеприпасы Красной Армии, ускорить разгром врага под Ленинградом...».

В лютые морозы и вьюги началась укладка железнодорожного пути. 1700 метростроевцев, работавших в то время на строительстве оборонительных сооружений, нужно было перебросить в Ваганово и довести до Осиновца железной дорогой. Движение поездов было парализовано. Но задание нужно было выполнить. Было принято решение – следовать до деревни Ваганово пешком. На маршруте заранее организовали пункты питания и обогрева. Шли небольшими группами. Все свое имущество везли на санях. Люди были крайне измождены (от голода скончались 27 человек), но упрямо шли вперед. И переход был успешно завершён...

Метростроевцы подготовили под укладку рельсов 12 километров пути, выкорчевали на площади 11,1 гектара лес и кустарник, уложили 4 стрелочных перевода, выполнили 1800 кубометров земляных работ. Ни налеты вражеской авиации, ни жестокие артиллерийские обстрелы, ни холод не смогли сорвать работы. **Дорога №42 была построена.**

О роли железной дороги Войбокало – Кобона – Коса в снабжении блокированного города можно судить по количеству перевезенных грузов. В январе 1942 года в Ленинград было перевезено 54 954 тонны груза, в феврале – 86041 тонна, а в марте – 118332 тонны.

В январе-феврале в Строительстве имелось свыше 600 человек, больных дистрофией. В целях сохранения кадров метростроевцев в деревне Остров был организован титул выздоравливающих на 200 мест. 20 декабря 1941 года были зачислены на красноармейское довольствие 1500 рабочих строительства. Затем усилиями Зубкова было получено разрешение от службы тыла 8 армии получаемые пайки на 539 человек распределить на 2000 человек трудящихся Строительства №5 НКПС, занятых на работах – как дополнительный паек. А еще была воля к жизни и стремление спасти тех, кто оказался в блокаде. Передовикам соревнования не одну свою заметку посвятила многотиражка «На стройке», выпускавшаяся в полевых условиях.

Ленинградским фронтом и руководством города была поставлена задача – обеспечить летнюю навигацию 1942 года. Работники Строительства №5 НКПС направлены на **возведение портовых причалов на восточном и западном берегах Ладоги**. Метростроевцы первыми приступили к возведению пирсов, что подтверждают архивные документы: «С 7 марта 1942 года коллектив строительства занят работами по сооружению причалов на Косе восточного берега Ладожского озера и канала, на котором работает один титул 04 тов. Чернышева совместно с военно-железнодорожной бригадой».

Работали на морозе, под шквальными ветрами, под постоянными обстрелами. Фашистские летчики сбрасывали серии из шести бомб, взрывы следовали с промежутком в 12-15 метров. **На Кобону** гитлеровцы сбросили 6370 авиабомб – в среднем 33 бомбы в день. И это не считая артиллерийских обстрелов. Самой уязвимой целью были, конечно же, пирсы.



Вот сухие строки оперативных донесений: «28 мая и 10 июня район работ подвергся ожесточенным налетам вражеской авиации. В результате убитыми 27 человек и 57 раненых».

В этих условиях летом 1942 года в районе Осиновца было построено 14 пирсов протяженностью в 2200 метров, а на восточном берегу, на участке Кобона – Кареджи соорудили таким же невообразимым образом 13 пирсов общей длиной 5500 метров. Из-за мелководья причалы вдавались в озеро на 350-400 метров. Согласно подсчетам, на строительство ладожских причалов ушло 250 тысяч кубометров камня, а леса – в два раза больше. Но главное даже не в этом. На строительство портов на Ладоге в военное время ушли месяцы, в мирное время на их сооружение ушли бы годы.

ОТ ЛЕДОВОЙ ТРАССЫ – К СТАЛЬНОМУ ПУТИ

В зиму 1942–1943 гг. перед командованием Ленинградского фронта и руководством города встал вопрос надежного железнодорожного сообщения Ленинграда с Большой землей.

Был заслушан доклад Зубкова о **проекте свайно-ледяной переправы** и вынесено решение: из пяти вариантов конструкции, разработанных инженерами УВВР-2, и варианта Союзтранспроекта, нельзя рекомендовать какой-либо один для всей 30-километровой дистанции. На каждом отдельном участке конструкция переправы должна выбираться в зависимости от глубины воды, гидрогеологических условий и характера дна озера.

Береговые участки ледовой переправы состояли из трех станций. **Развитие получили «Ладожское озеро» и «Каботажная», на восточном берегу станция «Кобона».**

Строительство переправы выполнялось с двух сторон. По льду озера предстояло проложить две железнодорожных ветки: однопутную узкоколейную с шириной колеи 750 м/м по льду и однопутную ширококолейную железную дорогу свайно-ледяной конструкции. Руководство строительством свайно-ледяной переправы И. Зубков взял на себя.

Каждый строительный участок делился на 5 производственных районов. Для организации быта рабочих была подана заявка на предоставление 200 отапливаемых палаток и 7 тысяч комплектов зимней спецодежды.

4 декабря удалось вывести на очень тонкий, потрескивающий лед первый копер. Еще через три дня начали забивку первой партии свай. С наступлением сильных холодов на объекте была организована круглосуточная работа. Впереди шли женские бригады, пробивавшие ломом лунки. Девушкам было по 16-18 лет. Нина Бобылева, Маша Николаева, Аня Павлова, Аня Минеева, Маша Комарова, Тоня Бойкова стали гордостью Метростроя. Следом двигались копры, забивавшие сваи, велась укладка рельсовых путей.

Когда тридцатикилометровая линия уникального транспортного перехода через Ладожское озеро четко обозначилась, пришло радостное известие: 18 января наши войска прорвали блокаду. Работы на переправе прекратились. Строительство №400 – железнодорожники, мостовики, саперы, метростроевцы – **выехали для выполнения нового задания командования: возведение железной дороги Шлиссельбург – Поляны, которая должна была соединить Ленинград с Большой землей.**



Всего за 20 дней предстояло проложить тридцать километров пути, построить два моста через реки Назию и Черную и почти полукилометровый мост через Неву, который строители называли **«низководкой».**

Тысячи бойцов железнодорожных бригад и спецформирований пробивали пешнями лед, устанавливали в майнах ряжи, забивали копрами сваи. По берегам горели костры, десятки грузовиков подвозили к мосту бревна и доски; в небе барражировали истребители, охраняя стройку от налета авиации.

Гитлеровцы держали под огнем станцию Шлиссельбург, мост через Неву и перегон между 9-м и 20-м километрами. Строители дороги несли большие потери, но раз за разом восстанавливали разрушенное. В ночь на 2 февраля было уложено последнее звено. Через Неву прошел пробный поезд, а через три дня был пропущен состав с танками.

Значение этой железной дороги для блокадного Ленинграда переоценить невозможно. Во время навигации 1942 и 1943 годов в Ленинград было доставлено 1770 тысяч тонн продовольствия, а с февраля 1943 по 27 января 1944 года по этой железнодорожной ветке в Ленинград поступило почти 4,5 миллиона тонн различных грузов. Хотя движение по участку было сопряжено со смертельной опасностью. Просматриваемый и простреливаемый противником участок с 10-го по 20-й километр называли «коридором смерти». На строительстве железнодорожного перехода Шлиссельбург – Поляны смертельная опасность поджидала на каждом шагу. Несли потери и строители ленинградской подземки. В списке погибших на строительстве №400 метростроевцев – 138 человек убитыми.

Как только началось движение поездов, было развернуто **строительство высоководного моста**, располагавшегося на 900 метров выше первого. Он мог пропустить ладожский лед. Общая длина его составляла 850 метров, высота надводной части – 8,2 метра. Мостовые переправы через Неву действовали до полного снятия блокады.

ОН ВЕЛ ЗА СОБОЙ МЕТРОСТРОЙ



Шестого ноября 1943 года, накануне 26-годовщины Великой Октябрьской социалистической революции, на первой полосе газеты «Известия» был опубликован Указ Президиума Верховного Совета СССР о присвоении звания Героя Социалистического Труда работникам железнодорожного транспорта, генералам, офицерам, рядовому составу железнодорожных войск. В числе 127 удостоенных высшей награды страны был Иван Георгиевич Зубков – начальник Управления военно-восстановительных работ фронта. Нелегким путем шагал он к высокой награде.



Когда война превратила строительство метрополитена, начальник Ленметростроя И.Г. Зубков обратился в горком ВКП(б) с просьбой сформировать из метростроевцев дивизию народного ополчения. Но получил ответ:

– Немедленно приступить к строительству оборонительных укреплений! Фронту вы нужны как строители.

Однако горячий воентехник первого ранга запаса Зубков продолжал рваться в бой.

– Я хотя в армии и не служил, кровь у меня в жилах донская, казачья. Нам дадут оружие? Ребята воевать хотят.

Получив приказ, Зубков за сутки сформировал 10 строительных батальонов. Уже пятого июля метростроевцы возводили оборонительный рубеж Парголово – Сестрорецк, затем Карельский укрепрайон, укрепляли восточный сектор обороны Ленинграда...

С началом войны в Ленинграде почти не осталось профессиональных строителей: ушли на фронт добровольцами или бойцами в дивизию народного ополчения. Вот почему Военный совет Ленинградского фронта и руководство города возложили задачу возведения оборонительных рубежей на метростроевцев.

Строительство №5 НКПС – мощная организация, оснащенная автомобилями, экскаваторами, автокранами, располагала инженерными кадрами, маркшейдерской службой, рабочими, имевшими прекрасную профессиональную подготовку. По технической вооруженности метростроевские батальоны превосходили военные инженерные части и могли решить любую задачу при возведении фортификационных сооружений. Вспомогательные предприятия Строительства – механические и бетонные заводы были перепрофилированы на изготовление ручных гранат, мин, металлических пулеметных гнезд, железобетонных надолб, сборных железобетонных огневых точек и др.

ФРОНТОВЫМИ ДОРОГАМИ

С первого дня войны домом для Ивана Георгиевича стала служебная машина: приходилось колесить сутками – в Смольный, в военное управление, на предприятия Строительства, на стройки оборонительных рубежей. Иван Георгиевич часто бывал на передовой, настраивал рабочих на выполнение поставленных задач. В один из июльских дней Зубков приехал в район строительства Лужского рубежа. В деревне Матыново зашли в крестьянский дом. Подполковник из штаба разложил карту.

– Эскарп будет проходить здесь, – сказал он, прочертив карандашом ломаную линию между дорогами. – А дзоты построить в углах поворота. Чертежи на дзот получите в штабе.

– А вы не захватили их? – недовольно спросил Зубков

– Один экземпляр у меня есть для ознакомления, а больше нет.

– Нам не знакомиться надо, а работать, – отрезал Зубков.

Опытнейший инженер, он за короткое время научился объективно оценивать обстановку и принимать решения. Будучи человеком смелым и острым на язык, беззастенчиво критиковал недостатки в работе штабов, в организации фортификационных работ, в планировании боевых операций. В конце августа он пишет в горком партии: «В последнее время получаю распоряжения, противоречащие одно другому. Указания идут от заместителей командующего Северным фронтом, от уполномоченных Военного совета, от начальников районов и т.д. Необходимо прикрепить Строительству к конкретному ответственному лицу, и по возможности использовать на участках работ в пределах 20 километров».

Спорил с военными, требовал четкой координации действий:

– В район Копорья прибывают дзоты, однако их размещение не ведется, и батальон Строительства простаивает. Прошу немедленно указать места для производства работ. О сложившейся ситуации я вынужден доложить членам Военного совета – выговаривал Зубков начальнику инженерного управления фронта Бычевскому.

Сугубо штатский человек, на поле боя Иван Георгиевич проявлял отчаянную смелость. В августе 1941 года у станции Веймарн, под напором вражеских танков отступает полк народного ополчения. Зубков дает команду метростроевскому отряду занять позиции в отстроенном укрепрайоне и открывает огонь по врагу. Строителям тогда удалось уничтожить два танка и около взвода пехоты.

По мере приближения фашистских войск к Ленинграду все чаще подвергались нападению крупные транспортные узлы. 21 июля 1941 года Зубков назначается уполномоченным НКПС по восстановительным работам. Он отвечает за все хозяйство Северной, Кировской, Октябрьской и Ленинградской железных дорог.

За успешную работу и профессионализм И.Г. Зубкова ценило командование фронта и руководство города. Ему поручают «восстановить железнодорожные участки с узлами и станциями Чудово, Бологое, Новгород, Батецкая, Луга, Веймарн, Волховстрой. На случай разрушения мостов через Волхов, Мологу, Лугу, Нарву, Свирь, Пашу, Оять, Сясь и Шелонь разработать проекты их восстановления ниже по течению, начать отсыпку подходов к ним, готовить опоры и пролеты. Приступить к строительству обходных линий от Гатчины, Луги, Батецкой, Чудово, Бологого, Волховстрой».



Командиры Метростроя. В центре Иван Зубков

В это непростое время Зубков проявляет не только высочайшую ответственность, но и необходимые хладнокровие и практичность. Он просит выделить в его распоряжение группу ученых-железнодорожников для восстановления мостов и проектирования временных путей обхода. Он также предлагает на базе Строительства №5 НКПС сформировать ремонтные поезда для восстановления ж/д объектов. К сожалению, начавшаяся после захвата Мги блокада Ленинграда свела к минимуму движение поездов.

В сложнейшей обстановке боев Метрострой выполнил огромный объем фортификационных работ. С 28 июня по 1 ноября 1941 года было построено 640 дзотов и дотов, открыто 67 600 п. м. стрелковых окопов, 960 артиллерийских и пулеметных гнезд, 22 000 п. м. ходов сообщения, устроено 32 700 м противопехотных и 56 300 м противотанковых препятствий. На танковых направлениях установлено 1100 надолб, проложено 24 километра автогужевых дорог, 7 километров железнодорожных веток для бронепоездов. За этими цифрами – беззаветный труд ленинградских метростроителей, не жалевших сил и самой жизни ради победы над фашизмом.

НА НЕВСКОМ ПЛАЦДАРМЕ

Нева встретила метростроителей дождем со снегом и пронзительным ветром. У высокого берега уже вырос ледяной припай, стремнина была забита шугой, на быстротечных участках гроздились ледяные заторы.

В оловянно-тусклом небе вспыхнула сигнальная ракета, фашисты как по расписанию начали минометно-артиллерийский обстрел наших позиций.

Москва требовала усилить наступление на Мгу и Синявино – навстречу войскам, наносившим удар с востока, и тем самым прорвать блокаду Ленинграда. 8 ноября Сталин по прямому проводу упрекнул Жданова: «Нас очень тревожит ваша медлительность в деле проведения известной вам операции...».

Обращаясь

к руководству

инженерных войск фронта,

Жданов зывал и требовал: «Вы обязаны перебросить на плацдарм танки. Понимаете, обязаны, во что бы то ни стало!» В октябре в Невскую Дубровку подошли танковые части, их надлежало переправить на Невский плацдарм

Технический отдел Строительства №5 НКПС по заданию Ивана Георгиевича Зубкова разработал проект танковой переправы на восточный берег Невы на базе плашкоутов водоизмещением 33 тонны. Проект выполнил инженер С.Г. Кубкин. Осталось воплотить его в жизнь.

Паром составлялся из трех плашкоутов. Сборку проводили недалеко от переправы. Для скрепления плашкоутов предусматривалась их обстройка. Сверху накладывали балки, внутри плашкоутов устанавливали деревянные поддерживающие фермы.

Обстраивали первый паром метростроевские механики Е.П. Солдатов, А.В. Корбут, Н.А. Елисейев, А.И. Кацук, А.Н. Герасимов и строительные подразделения. Паром испытывался на Коркинском озере: с помощью взрывчатки пробили обширную поляну и опустили плашкоуты. По команде грузный «КВ» въехал на плавучее сооружение. Все получилось так, как и было рассчитано.

Почти сутки провел Зубков в воронке от снаряда, выбирая пристань для отправки танков на «Невский пяточок». В этот день он был ранен в ногу, но наотрез отказался от госпитализации, требовал скорейшего выполнения задания, опираясь на палку, пришел на отправку первого танка.

Между штабелями старых дров замаскирована пристань. Боевая машина фыркнула, сбросила газ и взошла на паром легка, будто в ней не было трех десятков тонн. Отданы приличные канаты, под облегченные вздохи паром пошел к левому берегу, на плацдарм.

Переправа танков на «Невский пяточок» продолжалась всю ночь и следующий день. Метростроевцы быстро освоились боевой обстановке. Несмотря на непрерывные обстрелы и человеческие потери, они будут упорно маскировать и строить переправы и в итоге сумеют выполнить главную задачу Совета фронта – переправят на плацдарм все 33 боевые машины – 23 тяжелых танка «КВ» и десять легких «Т-34».

За выполнение задачи метростроители были награждены боевыми орденами. Иван Георгиевич Зубков был награжден орденом Красной Звезды.

В феврале 1942 года Зубков возглавил специальное Управление военно-восстановительных работ №2 (УВВР-2). Он взял на себя ответственность за доставку хлеба в осажденный город по «Дороге жизни», за прокладку новых железнодорожных магистралей, за строительство грузовых портов в Осиновце и Кобоне, за эвакуацию людей...

Первостепенное, решающее значение для Ленинграда приобрели коммуникации. Без них невозможны были не только боевые действия, но и сама жизнь защитников города и его жителей. Без ладожской коммуникации не могло быть и речи о спасении Ленинграда.

Отчетливо понимая ответственность перед голодающими, начальник УВВР-2 жестко требовал соблюдать сроки строительства железнодорожных веток, пирсов. У людей не хватало сил, чтобы двигаться, многие страдали дистрофией, а он бросал их на строительство новых километров пути и ладожских портов. Подчинившись его воле, люди совершали невозможное – сложные проекты, на реализацию которых в мирное время ушли бы годы, сдавали за несколько месяцев, а то и дней.

На строительстве железнодорожной ветки Войбокало – Кобона – Коса, свайно-ледовой железнодорожной переправы, портовых причалов на восточном и западном берегах Ладоги, Кобоно-Кореджского порта и, конечно, железной дороги Поляны – Шлиссельбург в полной мере раскрылись инженерный талант и выдающиеся организаторские способности И. Зубкова. За годы войны Иван Георгиевич Зубков вырос в талантливого военачальника, в совершенстве владевшего наукой побеждать в условиях голода, лютых морозов, ограниченных людских и материальных ресурсов.

ЛЕГЕНДЫ РАССКАЖУТ, КАКИМИ МЫ БЫЛИ...



В январские и февральские дни 1943 года судьба блокадного Ленинграда во многом решалась в районе Шлиссельбурга. В результате проведения операции «Искра» 18 января 1943 года блокада Ленинграда была прорвана. Но за прорывом войсковым должен был последовать прорыв коммуникационный. Ради этого продолжали сражаться ударные группировки Ленинградского и Волховского фронтов, не жалея сил трудились метростроители.

«СТРОИТЕЛЬСТВО №400»

Еще десять дней будут греметь бои, еще долго будет склоняться чаша весов победы то в одну, то в другую сторону, а на отвоеванной полоске земли развернется невиданное по масштабам стратегическое «Строительство №400», которое возглавил начальник военно-восстановительных и заградительных работ Ленинградского фронта (УВВР-2) Иван Георгиевич Зубков.

Уже вечером 18 января он вместе со специалистами и командирами 9-й и 11-й отдельных железнодорожных бригад прибывает на место выполнения новой боевой задачи.

Вокруг были минные поля, зияли черные глазницы воронок авиационных бомб, землю в полосе строительства отутюжили гусеницы танков. Стояли суровые морозы, пронизывающий до костей ветер с Ладожского озера гнал снежную пургу по ледовому полю реки. Точно черт свадьбу справлял на этой многострадальной земле! И главное, снаряды продолжали ложиться рядом: враг находился всего в четырех-пяти километрах.

На фронте простых и легких задач не бывает. На строительство железнодорожной ветки от станции Шлиссельбург до платформы Поляны протяженностью тридцать километров командованием отводилось двадцать дней. Потом срок сократили до пятнадцати. Предстояло построить 50 метровый мост через реку Назия, 30 метровый мост через реку Черную и 20 малых мостов и труб.

НИЗКОВОДКА

Самым сложным объектом был временный железнодорожный переход – свайно-ледовая эстакада протяженностью 1300 метров через реку Неву. Реализовать такой проект могли только подготовленные строители. Эстакаду доверили метростроителям.

Она проходила по кривой с радиусом 600 метров с выступом в сторону Ладожского озера. Профиль имел подъем. Головка рельса возвышалась над льдом у правого берега на 2,8 м, а у левого – на 5,7 м. Предстояло забить около 2650 свай на глубину 2-4 метра при восьмиметровой глубине реки.

Свайно-ледовая эстакада, так называемая «низководка», была построена в течение 11 дней со средним темпом 118 погонных метров в сутки. Это был рекордный темп строительства.

Знакомая с архивными документами, со скупыми заметками метростроительской газеты «Строитель» тех лет, проникаешься огромным уважением к людям, никогда не



Зубков осматривает разрушенный мост

утверждавшим, что они совершили подвиг. Метростроевцы честно делали свое основное, корневое дело. Их труд был нужен Ленинграду и его жителям.

Копровщики Смолкин, Козлов, Дибуля, Антонюк систематически выполняли нормы по забивке свай на 200-300 процентов. Так, 25 января 1943 года боец Смолкин вместо 13 свай по норме забил 80! Прораб П. Аветисян рассказал, как бригадир С. Рыбалкин со своими подчиненными на день раньше установил два копра и внедрил рационализаторское предложение по подъему бревен с помощью специального ворота. Доблестно работали для фронта бригады Анны Суховой, Марии Пластковой, Павла Харитонов, Александра Рябкова, Николая Ильюхина...

Листая пожелтевшие страницы, вдруг понимаешь главное: многие метростроевцы первого призыва приехали из Москвы, но ленинградская земля объединила их навек, спаяла прочно, как сковал невский лед свай ледовой переправы. Они – ленинградские метростроевцы, эталон служения людям и Отечеству. Ветеранами по праву гордятся их дети, внуки и правнуки.

Война – это тяжелейшее испытание. Наравне с мужчинами трудились в бригадах женщины. Аня Тарасова приехала из Ленинграда. Обессиленная от долгого голода, она старалась не отставать от других строителей чугуны. Товарищам девушка говорила: «Я потеряла отца и мать и считаю своим долгом на трудовом фронте мстить за них гитлеровским мерзавцам».

Вблизи дороги шла разработка песчаных карьеров. Для подвоза песка на расстояние 300-400 метров требовались автомашины и вагонетки. А у людей, рассказывал на страницах газеты П. Кравчук, не хватало даже лопат. Песок насыпали на обрывки брезента и волоком тащили к строящейся железнодорожной ветке.

Около двух тысяч ленинградских женщин отсыпали насыпь на правобережном подходе к мосту. Вчерашние швеи, продавщицы магазинов в одночасье стали землекопами. Во время сильнейшего артобстрела около 150 женщин ринулись в ближайший карьер. Один из снарядов попал в самую гущу укрывшихся женщин. Разорвавшийся боеприпас унес жизни нескольких десятков работниц, многие были ранены. Оставшиеся в живых взяли в руки лопаты и продолжили отсыпку насыпи под огнем врага. Они демонстрировали свое пренебрежение к опасности, к смерти. И еще они не щадили себя ради тех жителей города, кто работал на заводах, кто в течение долгих дней блокады ждал поддержки с Большой земли.

Не обходила смерть и метростроевцев. В совете ветеранов хранятся списки 900 человек, не вернувшихся с полей Великой Отечественной войны. Причина смерти многих – утонул, убит, умер от истощения. Особенно много погибших было в 1942-1943 годах.

Но метростроевцы не сдались, не опустили рук и победили: построили чугуны. Железнодорожную магистраль, которую из-за беспрестанных обстрелов строили в основ-

ном по ночам, прокладывали по облегченным техническим условиям: прямо по снегу и замерзшим болотам.

2 февраля началась паровозная обкатка участка железной дороги Поляны – Шлиссельбург. Где не хватало балласта, подсыпали снег. Другого выхода не было. А еще через три дня пошел первый поезд с танками. Этим поездом ехали в Ленинград и строители.

На открытом участке пути, хорошо просматриваемом противником, четырехосный вагон одной тележкой сошел с рельс и зарылся в снег. Поезд остановился.

Строители выскочили из вагонов, узнать, в чем дело? Подошел и начальник УВВР-2 Зубков.

– Чей участок? – спросил он.

Оказалось, что это участок 11-й отдельной железнодорожной бригады, 40 батальона.

– Вот вы и восстанавливайте, – распорядился Иван Георгиевич.

По распоряжению подполковника А. Михайлова где-то разыскали «лягушку», положили специально изогнутые рельсы под колеса тележки и дали сигнал машинисту. Поезд медленно тронулся, и тележка вагона взошла на головку рельса. Это был редкий случай подъема вагона, сошедшего с рельса, за короткое время.

Строители понимали, чем могла обернуться для них эта остановка. Хорошо, что все произошло ночью. Если бы все случилось днем, то беды не миновать.

Колеса вагонов мерно застучали на стыках рельсов. Весь путь до Ленинграда строители проспали мертвецким сном. И проснулись только 7 февраля в 9.30 утра, когда паровоз разорвал красную ленту перед Финляндским вокзалом и зазвучали торжественные звуки оркестра.

Они были герои. Конкретные люди, построившие самую главную магистраль, спасшую Ленинград. Говоря о значении этой железной дороги для блокадного города, можно привести такие цифры. Во время навигаций 1942 и 1943 годов было доставлено 1770 тысяч тонн продовольствия. А с февраля 1943 по 27 января 1944 года, когда была полностью снята блокада, по этой железнодорожной ветке в Ленинград проследовало почти 4,5 миллиона тонн различных грузов.

В конце февраля отличившиеся на возведении железнодорожной линии №511, так в военных документах значилась «Дорога победы», работники Строительства №5 были награждены значками «Почетный железнодорожник» и «Ударнику сталинского призыва». Среди них Филипп Марченко, Анна Медведа, Степан Тарасов, Александр Филиппов, Иван Баранов, Александр Кузьменко, Анна Локшина, Анна Мазур, Евдокия Малышева и десятки других метростроевцев.

7 февраля мы отметим 75 годовщину «Дороги победы», обеспечившей устойчивую транспортную связь осажденного города с Большой Землей. Вспомним имена строителей, дополним историю подвигов тех, о ком еще не одно поколение сложит легенды...



Из военных газет 1941–1942 гг.

ГЕРОИ ТРАССЫ

Сотни молодых ленинградцев работают над укреплением подступов к родному городу, над сооружением мощных оборонительных рубежей. За месяцы войны коллектив нашего строительства побывал на многих участках фронта.

Подлинный героизм проявляют комсомольцы и молодые рабочие. Если этого требует обстановка, они работают по 14-16 часов. Ни налеты вражеской авиации, ни артиллерийский и минометный огонь, ни пулеметный обстрел – ничто не может помешать работе.

Строительному соединению, которым командует тов. Дмитриев, было поручено соорудить ДЗОТы на высотах «П» и «К», имеющих огромное тактическое значение. За дело взялись комсомольско-молодежные бригады Милованова и Казанчука.

Противник простреливал высоты пулеметным и минометным огнем. Днем здесь работать было невозможно. В темноте августовской ночи, изредка освещаемой вражескими ракетами, вспышками минометных разрывов и отблесками пожаров в зажженных фашистами деревнях, трудились комсомольцы Милованов, Бодягин, Казанчук, Клюев и их товарищи, молодые строители. Задание было выполнено в две ночи. Противник строителей не обнаружил.

В это же время самоотверженно работала группа комсомольцев под деревней М. Н-ского района. Здесь особенно отличился товарищ Харитонов. Его обстреливали вражеские пулеметчики, но отважный комсомолец ушел с трассы только через двое суток, когда была закончена огневая точка. А совсем недавно отличился работавший в районе «М» соединении, где помполитом по комсомолу был орденосец тов. Пузанков.

Соединение достраивало огневые точки, на которых уже были установлены наши орудия, ведшие огонь по противнику. Фашисты открыли ответный огонь.

Тогда рабочие дружно взялись за помощь бойцам: подносили снаряды, пилили деревья, расчищая сектор обстрела.

Самоотверженно выводили экскаваторы из района боевых действий комсомольцы трактористы Семен Шекун и Николай Селюк. Пять экскаваторов вывел Шекун из-под пулеметного и оружейного обстрела. Селюк бесстрашно работал до тех пор, пока не получил тяжелого ранения.

Девушки на нашем строительстве не отстают от мужчин. Вот бригада Екатерины Антоновой. Все женщины бригады равняются по своему бригадиру, выполняющему нормы на 300 процентов. Систематически превышает задания и бригада депутата Ленинградского городского совета комсомолки Ксении Теплицыной. На 200-250 процентов перевыполняет нормы бригада, возглавляемая комсоргом участка Николаем Рябовым, на 180 процентов – бригада Ивана Арбузова. Только на «отлично» выполняют задания строители, работающие под руководством тов. Бесаева. Эта бригада получила переходящее знамя городского комитета ВЛКСМ и благодарности от командования.

Законченные огневые точки. Укрепленные рубежи передали частям доблестной Красной Армии.

П. АЛЕКСАНДРОВ,
Пом. начальника политотдела Строительства №5 НКПС по комсомолу.
Газета «Смена» от 7 октября 1941 года.

ОН БЫЛ УБИТ 22 ДЕКАБРЯ НА НЕВСКОМ ПЯТАЧКЕ

«Я буду честным, Фриц, и отброшу все фразы, – я сыт этим по горло. Нахожусь почти 109 недель под Ленинградом в холодных, как лед, землянках; при свинском 32-градусном морозе и в метели нельзя эту землянку топить... Фриц, поверь, что у меня есть нервы и я хладнокровен, но это выше моего терпения. Гораздо приятнее маневренная война. Мы у Невы сменили парашютистов, участвовавших в оккупации Крита. Парашютисты говорят, что лучше три раза прыгнуть на Крит, чем один раз участвовать в бою под Ленинградом. Из нашего взвода, из всех участвовавших в боях во Франции, осталось только три человека, а остальные убиты и ранены. Знаешь, Фриц, тут часто спрашиваешь себя – когда же придет моя очередь?»

«Ленинградская правда» от 16 января 1942 года

СОРЕВНОВАНИЕ МОЛОДЫХ СТРОИТЕЛЕЙ

Молодежному участку строительного соединения, где помполитом по комсомолу т. Кузьмичев, было дано задание построить мощный ДЗОТ. В короткие сроки хорошо замаскированное, прочное сооружение было готово. Представители командования дали ему отличную оценку. Этот ДЗОТ – подарок от комсомольцев и молодежи участка XXIV годовщине Октября.

На всех участках нашего оборонного строительства широко развернулось предоктябрьское соревнование. Многие комсомольцы и молодые рабочие, взяв на себя социалистические обязательства, перевыполняют нормы в полтора, два, три раза.

Систематически перекрывают установленное задание комсомольско-молодежные бригады тт. Егорова, Чернышева, Гусарова. Сами бригадиры и молодые стахановцы этих бригад – Бутузов, Жиганов, Корешков, Шаврин показывают всем рабочим пример самоотверженного труда, вырабатывая по две, две с половиной нормы.

В строительном соединении помполита по комсомолу т. Гришина бригада комсомольца Андреева перевыполняет задание в два-три раза. Так же работает и бригада т. Нема.

Строительство гордится стахановской работой девушек. Впереди идет женская бригада Наташи Головиной. Она полностью загрузила рабочий день и добилась высокой выработки.

П. АЛЕКСАНДРОВ
«Строитель» от 16 октября 1941 года

ОТВАЖНЫЕ МЕХАНИКИ

Сооружалась важная переправа. Уже спустились на воду понтоны. Надо было приступить к самой ответственной части задания – механическим и такелажным работам. Для этого была выделена группа механиков – инициативных и смелых людей во главе с т. Солдатовым. Они должны были соединить болтами секции понтонов, установить блоки, ролики и другие вращающиеся части, натянуть канаты между берегами. Работать приходилось под интенсивным вражеским огнем.

Люди ползком пробирались по льду, волоча за собой тяжелый трос. Несколько раз проваливались в воду. Ледяную ванну приняли помощник Солдатова т. Корбут, механик т. Герасимов. Но в опасную минуту всегда рядом оказывался товарищ. Он подставлял доску, и по ней люди выбирались на поверхность.

Но одни лишь канаты не обеспечивали надежности переправы. Их могли порвать вражеские снаряды. На этот случай надо было спустить на воду буксиры. И эту работу выполнили механики. Ночью подвезли к берегу суда и такелаж. Буксиры устанавливались на сани, и мощные тракторы сталкивали их в воду. С заданием командования строители оборонных сооружений справились в срок.

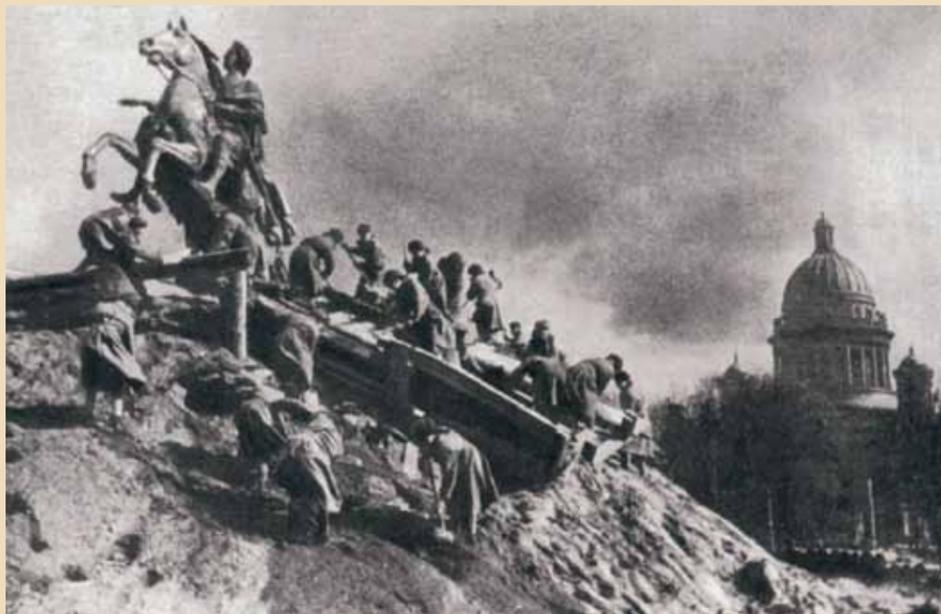
Вскоре механики получили другое задание, еще более сложное. Предстояло протянуть через реку 18 тросов. Люди самоотверженно трудились в мороз и пургу, ежеминутно рискуя жизнью. В результате вражеского артиллерийского обстрела посреди реки образовалась большая майна – диаметр ее достигал 10 метров. Что делать? Останавливать работу нельзя! Выход был найден. Быстро сколотили легкие стеллажи, настлали на льду и переползли на другой берег. Раненный осколком мины механик т. Герасимов не покинул своего поста, пока работа не была закончена.

На строительстве переправ кроме тт. Солдатова, Корбута, Герасимова особенно отличились механики тт. Кацук, Качалов, Коломиец, Богоявленский и Елисеев, инженер т. Кубкин, производивший расчеты на прочность сооружений, старшина т. Балыков и подсобный рабочий т. Грудяев.

«Ленинградская правда» от 18 января 1942 года



СПАСТИ ПЕТРА ПЕРВОГО



С началом войны вопрос маскировки и сохранения культурных ценностей стал крайне актуальным для Ленинграда. Уже 25 июня заседанием Исполкома ленинградского городского Совета депутатов трудящихся было принято решение №162 «По вопросу о мероприятиях по защите городских монументов». Этим документом утверждался «план работ проведения мероприятий по защите городских монументов». Главная задача – сохранить основные символы города того времени: памятник Петру I на площади Декабристов, памятник С.М. Кирову на площади перед Кировским райсоветом и памятник В.И. Ленину на площади у Финляндского вокзала.

КАК СПРЯТАТЬ ПЕТРА I

По воспоминаниям главного архитектора города Николая Баранова, в ходе заседания Исполкома Ленгорсовета предлагалось несколько вариантов спасения памятника Петру I на площади Декабристов. Было предложение вернуться к варианту 1812 года. Тогда, в случае сдачи столицы французам, планировали спрятать памятник в водах Невы. Однако от этого проекта отказались. В итоге было принято следующее решение: «Памятник Петру I на площади Декабристов (Медный всадник) оградить пирамидой из мешков с землей кольцевыми рядами уступами, с заполнением промежутков глиной. Глину завозит Строительству №5 НКПС. Песок завозит трест «Ленводпуть». Аналогичное решение было принято по маскировке памятника С.М. Кирову. «Оградить пирамидой из мешков с землей».

Грунт из шахт был также переключен на выполнение спецработ по обвалованию особо опасных городских объектов. В частности, нефтебазы «Красный Нефтяник». Начальник Строительства №5 НКПС И.Г. Зубков лично распорядился: «Тов. Принк! Сообщить, что по приказанию тов. Попкова весь грунт из шахт переключить на спецработы по Кр. Нефтянику на срок до 2-х месяцев».

ОТВЕТСТВЕННЫЕ ЗА МАСКИРОВКУ

Эскиз проекта общей маскировки Ленинграда был разработан до начала войны группой архитекторов, в которую входили Н. Баранов, М. Морозов и А. Наумов. Однако к решению конкретных задач технической маскировки приступили только летом 1941 года.

В Москве маскировкой занимались художники. Вся центральная часть Москвы была расписана прямо по асфальту, по фасадам различными цветовыми пятнами и геометрическими фигурами. Но тени-то оставались, они были отчетливо видны с высоты.

В городе на Неве решение этой сложнейшей задачи было возложено на архитекторов и инженеров-проектировщиков. Была создана специальная служба технической маскировки Ленинграда.

По решению службы технической маскировки Ленинграда с первых дней Вели-

кой Отечественной войны в системе Строительства №5 НКПС была создана маскировочная группа (отдел №7 титула №2), «имевшая своей задачей разработку маскировочных мероприятий и руководство работой по маскировке объектов железнодорожного транспорта по ленинградскому железнодорожному узлу». О деятельности специальной группы информации не сохранилось. Удалось установить лишь имена некоторых ее участников. В числе инженеров-проектировщиков, выполнявших работы по маскировке, оказался Михаил Иванович Воронцов. В архиве ОАО «Метрострой» хранится его личное дело. В своей автобиографии он писал: «Сын служащего (врача), родом из мешан». Ни в комсомоле, ни в партии не состоял. Благодаря личному обращению к прокурору СССР А.Я. Вышинскому, разрешившему юноше получить высшее образование, поступил на конструкторский факультет института инженеров промышленного строительства

в 1932 году в городе Ленинграде.

– Отец не любил рассказывать о войне, тяжелых днях блокады, – вспоминает его сын, Александр Михайлович Воронцов, доктор технических наук, профессор. – Но при этом всегда гордился нагрудным знаком «Отличный восстановитель».

По статусу нагрудный знак «Отличный восстановитель» являлся наградой для особо выдающихся работников железнодорожного транспорта. Михаил Иванович заслужил ее за то, что в сложные месяцы, когда враг приближался к городу, и в дни вражеской блокады выполнял работы по маскировке объектов транспортной инфраструктуры, оборудованию и маскировке огневых точек, располагавшихся в домах.

Специальную маскировочную группу объединенного титула №2 возглавлял главный архитектор Строительства №5 НКПС, депутат Ленинградского городского Совета депутатов трудящихся Рубаненко. Спецгруппой

были выполнены работы по маскировке Московского и Витебского вокзалов, а также отдельных участков Октябрьской и Витебской железных дорог. Главные городские вокзалы были замаскированы под руины, а рядом сооружены объемные ложные дублеры. Это принесло необходимый эффект. Силами метростроевцев были выполнены маскировочные работы на железнодорожных станциях Предпортовая, Дачная, Обухово...

ОБОРОНА ЛЕНИНГРАДА

Скупые отчеты доносят до нас информацию, как метростроевцы защищали железнодорожные объекты на подступах к Ленинграду в 1941 году. «Вторым рабочим батальоном (Чернышев, Луппо, Омельченко) выполнены маскировочные работы на рубеже Новый Петергоф с 17 по 30 августа. Ежедневная маскировка ветками всего фронта работ 3 раза в день. Маскировка карьера ветвями и сетями, а также подземных путей. Сооружена ложная ветка. Прорублена просека, устроена ложная насыпь, устроены ложные водоот-



водные каналы, уложен балласт, уложены шпалы».

17 декабря 1941 года в адрес одного из организаторов и руководителей обороны Ленинграда в годы Великой Отечественной войны, председателя Ленгорсовета П.С. Попкова была направлена докладная записка. В ней сообщалось: «В системе 5-го строительства НКПС с первых дней войны с германским фашизмом была создана маскировочная группа (отдел №7 титула №2), имевшая своей задачей разработку маскировочных мероприятий и руководство работой по маскировке объектов железнодорожного транспорта по ленинградскому железнодорожному узлу.

За время своего существования 7-й Отдел провел ряд крупных работ, как по маскировке отдельных важнейших объектов и целых комплексов, так и по разработке методики и техники маскировки транспортных, промышленных и оборонных сооружений, путевых устройств и подвижного состава.

В последнее время, в связи с завершением ряда объектов, а также общим сокращением возможностей маскировки железнодорожных объектов в г. Ленинграде, особенно в условиях фактического свертывания работы ж.д. транспорта, 7-ой Отдел, включающий в себя группу квалифицированных маскировщиков (архитекторов и инженеров), – по существу, оказался без дела и не может найти себе полноценного применения...

Решение: дать указания уполномоченному НКПС в г. Вологде тов. Бешеву о необходимости проведения маскировочных мероприятий на подведомственных ему ж/д линиях с использованием на этих работах маскировочной группы строительства №5 НКПС под моим руководством...

Гл. архитектор с-ва №5 НКПС, депутат Лен. Гор. Совета депутатов трудящихся Рубаненко».

Маскировочную группу Строительства №5 НКПС не удалось использовать на действующих прифронтовых участках Северной железной дороги, имевшей для Ленинграда актуальное значение. Специалисты продолжили работу в городе. При этом силы у людей иссякли быстро – паек становился все более скудным.

Несмотря на многочисленные лишения, сопротивление врагу только нарастало. По рассказам Михаила Ивановича, он, вместе с другими метростроевцами, принимал участие в строительстве баррикад, артиллерийских и пулеметных точек в домах, которые затем тщательно маскировались.

В городе было построено 570 артиллерийских дотов, около 3600 пулеметных гнезд, 17 тысяч артиллерийских и пулеметных точек в домах, около 25 километров баррикад и более 12 тысяч стрелковых ячеек. На южных и юго-западных окраинах Ленинграда, в местах шахт будущего метро оборонительные объекты воздвигали работники Строительства №5 НКПС.

На боевом посту метростроевцы оставались до последнего. Многие из них не дожили до дня прорыва блокады. Михаила Ивановича Воронцова эвакуировали в город Уфу в начале 1942 года после того, как ему был поставлен диагноз – дистрофия.

...Тысячи людей ежегодно посещают Санкт-Петербург, чтобы полюбоваться его дворцами, державным течением Невы, гранитными набережными и сфотографироваться у памятника Петру I, расположенному в самом сердце города, на Сенатской площади. Здесь, у Медного всадника, по-особому ощущается история Российской империи, ее величия и славного прошлого. Но мало кто из гостей догадывается о том, как спасали памятник в годы минувшей войны. Работы по маскировке, планировавшиеся завершить в течение нескольких дней, растянулись до августа, потому что в городе не осталось строителей – все они были либо призваны в Красную Армию, либо стали бойцами подразделений Народного ополчения. И уж точно мало кто догадывается, что одним из основных материалов защиты памятника были кембрийские глины, извлеченные из тоннелей будущего метрополитена.

Женщины Метростроя

«МЫ МЕЧТАЛИ О РАДОСТНОМ ДНЕ ПОБЕДЫ»

Русские женщины вместе с мужчинами, детьми и стариками вынесли на своих плечах все тяготы Великой войны. На фронте они были медиками, летчицами, снайперами, связистками, разведчицами, шоферами, репортерами, даже танкистами и артиллеристами. Участвовали в подполье, в партизанском движении. В тылу они брали на себя всю мужскую работу, ведь кто-то должен был встать за токарный станок, сесть за руль трактора, освоить профессию металлурга, строить оборонительные укрепления, восстанавливать разрушенные мосты, дороги, заводы, дома. В жизни женщин ленинградского Метростроя отразилась военная история огромной страны. Страна сохранилась, выжила и восстановилась благодаря таким людям, как Нина Бобылева и Мария Комарова. Их поколение особенное: они обладали особым мужеством, особой жертвенностью, особой силой духа.



«И СНОВА – НА ВЕТЕР, НА СТУЖУ...»

Нина Семеновна Бобылева с 1942 по 1976 год проработала в Ленметрострое. В годы Великой Отечественной войны она была бригадиром женской бригады Путьрема №3. «Девчатам», как она ласково называла своих работниц, приходилось нелегко. Из воспоминаний Нины Семеновны вы узнаете, как женщины трудились наравне с мужчинами, как питались и чего им хотелось больше всего в те тяжелые дни.



— В начале 1942-го мы в составе метростроевских подразделений укрепляли подступы к городу, строили доты, дзоты. А затем в ноябре нас отправили на Дорогу жизни. Мы прокладывали свайно-ледовую железнодорожную переправу. Из Кобони и Осиновца бригады шли навстречу друг другу. Перенеся блокаду, мы были еще очень слабыми. Пробиваешь лунку во льду, а лом из рукавиц выскальзывает. Да и откуда силам было взяться? Впервые рисовой кашей накормили нас на Финляндском вокзале, когда на Ладогу ехали. Но спустя немного времени мы окрепли, и я играла костыльным молотком, точно циркач на арене... Хотя работа – тяжелая, изнуряющая.

Жилось в прифронтовой обстановке непросто. Кормили скромно – в специальном вагончике. Иногда, если уходили на 15-17 километров, то еду лошадка привозила. Отдыхали в землянках. С метели, с морозу землянка дворцом казалась. Дневальная перед нашим приходом накаляла железную печку-бочку докрасна, мы отогревались, сушили валенки. А спали на нарах в ватных штанах и шапках-ушанках. Тесно, но зато теплее. Вот только, бывало, только зайдешь, как прибегает связной с приказанием: надо срочно разгружать платформы со стройматериалами. И снова – на ветер, на стужу... Несмотря на такую сложную обстановку, трудились наши девчата славно. Наряду с мужчинами в первых списках награжденных за строительство ледовой дороги на Ладоге было 50 женщин.

В основном лунки пробивали под сваи, вели подготовку для строительных, плотницких и копровых бригад военных железнодорожников и метростроевцев. Они шли за нами и забивали сваи в дно озера. А сверху клали шпалы и рельсы. Все это делалось в основном ночью и пасмурными днями – в ясную погоду немецкие самолеты на бреющем полете обязательно нас обстреливали. Бомбы кидали.



Все, что делали с таким трудом, после прорыва блокады пришлось в срочном порядке разбирать. Требовалось вытащить сваи, вбитые в лед, так как в них остро нуждались строители мостов на новой магистрали. Мы тщательно следили за тем, чтобы не утонуло ни одно бревнышко, ни один брус, чтобы ни один болт в воду не угодил. Война обязывала быть бережливыми. Разбирали ледовую трассу, грузили все на машины и везли на прокладку железной дороги.

Годы проходят, а отчетливо помнятся все девочки бригады – восемнадцать ленинградок. Саша Ноготко, Маша Николаева, Тамара Морозова, Анна Павлова, Мария Смецкая, Анна Луконина, Мария Комарова. Ася Шибаева, Ася Ершова...

Мою подругу Марию Павловну Николаеву в Кобонском порту возле пирса взрывом оглушило и присыпало землей. Ее, потерявшую сознание, в Никольскую перенесли. Там и лечили...

Мы не только работали тогда. Жить хотелось, воевать хотелось, немцев побыстрее разбить и прогнать. Мечтали о радостном Дне Победы и о том часе, когда, наконец, можно будет в мирной тишине властью выспаться на настоящей кровати с простынями.

ЛОМ ИМЕННОЙ И ПЕСНЯ В ОБОЙМЕ

Ветеран Ладоги Мария Дмитриевна Комарова всегда гордилась тем, что принимала участие в строительстве Дороги победы. Магистраль, проложенная в узком коридоре освобожденной от фашистов земли, позволила вновь увеличить нормы продовольствия ленинградцам, оживить электростанции, дать ток в госпитали и на предприятия, которые к тому же получили топливо и сырье. А войска накопили силы и средства для проведения мощной, решительной и блестящей Ленинградско-Новгородской операции в январе–феврале 1944 года, в результате которой противник был отброшен на 220–280 километров от южных рубежей города.



— Строили ледово-свайную переправу семнадцать организаций. Я оказалась у метростроевцев, в Путьреме №2. Уезжали мы из блокадного Ленинграда на поезде в Кобону 26 ноября 1942 года. Мороз – минус 32 градуса. Наше подразделение чисто женское и всего два офицера-железнодорожника – командир лейтенант Анатолий Михайлович Виноградов и политрук Василий Федорович Мендарев.

Нашу бригаду разместили в каком-то сарае, печку-бочку затопили, выдали паек, кашей накормили. В Кобоне, а затем на другом берегу Ладоги мы спали на нарах из замороженных досок. Постели – никакой, а из одежды – телогрейка, брюки ватные, рукавицы бумажные да сапоги резиновые сорок второго размера. А у меня нога – на тридцать шестой. Засыпали порой с лопатами под боком. Стукнет посреди ночи дежурный в дверь, и тут же выбегаешь на улицу.

Первоначально бригада разбирала свайно-ледовую железнодорожную переправу. Топали по озеру, держась в метель за веревку, дабы с пути не сбиться и ветром чтоб не унесло. Веревка на плече, а в руках – лом, лопата. Лед метровой толщины, а мы его долбим, долбим, пока свая сама не выскочит. Вытаскиваешь ее веревкой и грузишь на машину – для Стального пути, для Дороги победы. Существовало определенное задание на погрузку свай. Норму выполнил – получай 36 граммов спирта в столовой для сугреву или растираний. Перевыполнил – в два раза больше. Но нам трудно было норму перевыполнить. От блокады еще не отошли, да и кормежка скудная. Щи, хлеб и каша, в которую добавляли самую малость желтого жира «сололярт» – нечто вроде американского маргарина. Я самой маленькой оказалась в бригаде, а требования ко всем одинаковые. У меня даже лома своего не было. Лом считался в дефиците, в нем, как именном медальоне, продельвалась дырка для веревки – чтобы в лунку не нырнул. Каждая из работниц свой лом

берегла, как зеницу ока. Трудно мне удержать лом. Моя задача проще была – подтягивать к машине сваи. От тяжелого физического труд, да еще в таких условиях часто плакала, от слез ресницы смерзались. А бригадир Тося Кукушкина подходит и, по-матерински жалея, успокаивает: «Милая ты моя! Потерпи! Так надо. Ленинграду нашему надо, Родине для победы надо!»

Мы понимали, что кистнуть нельзя. Возвращались в свои землянки и, перекусив и отогрешившись, пели. У Тоси Кукушкиной гитара имелась. То она играла, то я аккомпанировала. Я с четвертого класса во Дворце пионеров училась вокалу, ну и аккорды на гитаре умела брать. Тося начинала



петь, я подхватывала, а там и остальные девчата подключались. Разные песни пели. А однажды услышали в землянке солдат-строителей незнакомую тогда мелодию: «Бьетса в тесной печурке огонь...» Запали в душу и слова, и музыка. Часто потом исполняла я эту песню. Но самой любимой оставалась «Ладога». Мы потом с политруком Мендаревым в женском своем подразделении самодеятельность организовали.

После Ладоги бригаду перебросили на Дорогу победы. Досталось нам и там. Хотя работали с огоньком – все же блокада была прорвана. Днем немцы устраивали нам жуткие обстрелы, так что мы трудились по ночам. Рельсы привозили «бэушные», снятые с ледовой трассы, да их к тому же бомбами и снарядами покорежило. Считалось, что повезло, когда привозили не очень кривые рельсы. Мне тогда уже исполнилось шестнадцать, и я сверлила на соединении рельсов дырки. Я сверлю, а девочки ставят накладки и соединяют. Наловчилась быстро все делать.

Мария Дмитриевна Комарова после строительства Дороги победы восстанавливала железнодорожные пути в Чудове, Торфяном, Васкелове, Белоострове, Стругах Красных. Конец войны застал ее уже на Вологодчине.

ЮБИЛЕИ ВЕТЕРАНОВ МЕТРОСТРОЯ. ЯНВАРЬ

2

Черный Сергей Иванович (СМУ-19) – 65 лет

5

Виноградова Валентина Михайловна (ЖБКиД) – 70 лет

11

Шаров Николай Иванович (СМУ-20) – 60 лет

12

Соколова Апполинария Ивановна (РЭУ) – 95 лет

19

Мальцева Елизавета Николаевна (СМУ-20) – 65 лет

25

Панова Елена Николаевна (СМУ-20) – 60 лет

УЧРЕДИТЕЛЬ:

Открытое акционерное общество по строительству метрополитена в городе Санкт-Петербурге «Метрострой». Газета зарегистрирована региональной инспекцией по защите свободы печати и массовой информации Российской Федерации (Санкт-Петербург) 10.11.93 г. Регистрационный номер П 0597

0+

Редактор: Андрей Бергнер

Корреспонденты: Андрей Окунь, Ирина Сидорина, Сергей Подкуйко, Лариса Дубровская. Фото: Виктор Чумаков
Верстка и дизайн: Елена Тальянова

Номер подписан в печать 09.01.2019 г. 11.00 ч.

Газета отпечатана в типографии «Кириллица», Санкт-Петербург; Синопская наб., д. 64, литера А.

АДРЕС РЕДАКЦИИ:

196105, Санкт-Петербург, ул. Благодатная, д. 47, каб. 206
Телефон: (812) 318-15-60
metrostroitel@metrostroy-spb.ru
www.metrostroy-spb.ru
Отзывы направлять по адресу редакции.
Тираж 1 400 экземпляров.