

Дорога Победы шла через коридор смерти



Современная реконструкция прибытия поезда Победы. Подвиг железнодорожников, как и многих других, внесших вклад в Великую Победу, не забыт.

Фото Интерпресс

В тот памятный день паровоз Эу-708-64 украшали портрет Сталина и транспаранты. На самом большом из них было написано: «Боевой привет шлет Родина героическому Ленинграду!» Надо ли описывать радость, с которой ленинградцы встречали этот поезд?

РЕШЕНИЕ о срочном строительстве железнодорожной линии Поляны — Шлиссельбург принял сразу после прорыва блокады Ленинграда государственный комитет обороны (ГКО). Восстановлению железнодорожного сообщения между Невской твердней и Большой землей придавали огромное значение. На выполнение задачи силами Управления военновосстановительных работ (УВВР), железнодорожными войсками фронта и спецформированиями Наркомата путей сообщения (НКПС) отводилось двадцать дней. Руководство было возложено на начальника УВВР-2 Ивана Григорьевича Зубкова, до войны возглавлявшего ленинградский Метрострой.

Дорога протяженностью 33 километра с промежуточными станциями Липки и Междуречье и деревянными мостами через Неву и Назию была построена за восемнадцать дней. 2 февраля по новой дороге прошел пробный поезд, который вели машинисты из локомотивного депо Ленинград-Финляндский Михаил Белоусов и Борис Эберт.

К 5 февраля, когда закончилась укладка путей, были построены мосты через Назию и Черную речку, которые пересекали Шлиссельбургскую магистраль, и малые искусственные сооружения на осушительных каналах и канавах торфоразработок.

В книге Валентина Ковальчука «Дорога

Победы осажденного Ленинграда» говорится: «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.».

В этот же день народный комиссар путей сообщения генерал-лейтенант Андрей Викторович Хрулев приказал начать строительство нового, постоянного моста через Неву. Поэтому в последние годы 5 февраля стали называть днем открытия Дороги Победы.

Вести в Ленинград первый товарный состав было поручено передовой бригаде паровоза Эу-708-64, состоящей из трех Иванов: старшего машиниста Пироженко, его помощника Харина и кочегара Антонова. Готовил же паровоз к секретному рейсу слесарь Иван Мурашов.

Если бы так все и сложилось, тот первый рейс можно было бы не задумываясь назвать ивановским. Но в дело вмешались субъективные обстоятельства, и в последний момент Иван Харин был заменен Владимиром Дятлевым, помощником машиниста из другой бригады.

Это не были чьи-то происки в целях завоевания славы. Тогда о ней думали меньше всего, борьба за почести и награды придет позже.

На станции Войбокало, примерно в сотне километрах от Волхова, поезд про-

стоял четыре часа из-за сильного артобстрела. Затем вновь тронулся в путь, но на ближайшей же станции Междуречье вновь был остановлен. На паровоз взмолился заместитель начальника Кировской дороги уполномоченный НКПС Вольдемар Виrolайнен, который персонально отвечал за успех секретного рейса. Он дал указание — улучшить светомаскировку, полностью завесив брезентом всю левую сторону паровоза. Чтобы при забрасывании дров в паровозную топку не было видно огня, пришлось замаскировать и выход из будки на тендер.

Кочегар Иван Антонов вспоминал о дальнейшем пути к Ленинграду: «От станции Междуречье до Левобережья следовали под артиллерийским обстрелом. Состав шел под прицельным огнем противника, в некоторых местах от вражеских позиций нас отделяло 3 — 4 километра. Огонь был перекрестный — с одной стороны была наша артиллерия, с другой — вражеская. Снаряды летели над нами в ту и другую сторону. То и дело слышались оглушительные взрывы. К счастью, ни один снаряд не попал ни в паровоз, ни в поезд. Впоследствии этот страшный участок мы называли коридором смерти. На станции Левобережье была вынужденная остановка — стояли больше двух часов. И вот наконец едем по низководному мосту — свайно-ледовой эстакаде. Переезд по мосту, который раскачивался из стороны в сторону, «дышал», как говорили тогда, был едва ли не самым жутким моментом в нашей поездке».

Страшные участки остались позади, а ситуация, поставившая под сомнение ус-

пех всей операции, возникла тогда, когда ее уже меньше всего ожидали. По воспоминаниям кочегара Антонова, перед станцией Ржевка, уже на окраине Ленинграда, случилось ЧП — из-за замерзания воды в инжекторной трубе водоприемного рукава отказал левый инжектор. «Положение было спасено благодаря находчивости машиниста Пироженко. Мы вытащили из топki небольшие горячие чурки и стали отогревать фланцы и гайки водоприемного рукава. На это потратили минут десять. И вот станция Кушелевка. Здесь нам сказали, что встреча намечена на 7 февраля. Состав остался в Кушелевке, а бригада ночевала в депо Финляндского вокзала». Так свидетельствует член паровозной бригады.

Иначе об этом рассказывал Виrolайнен. В своих воспоминаниях он утверждал, что перед подходом к Ржевке Пироженко просил разрешения потушить топку. «Мне была понятна тревога машиниста: расплавить предохранительные пробки — позор!» — писал уполномоченный НКПС, приписывая себе в заслугу то, что он запретил это делать и приказал следовать его указаниям. Но ни слова не произнес о находчивости Пироженко, о которой не забыл кочегар и благодаря которой вода пошла.

После сообщения об отсутствии воды в тендере Виrolайнен упал в обморок. Сказались напряжение двух последних суток и мера ответственности за возможный срыв операции. Но поезд прибыл в город раньше времени и стоял в Кушелевке, ожидая торжественной встречи в строго определенное время.