



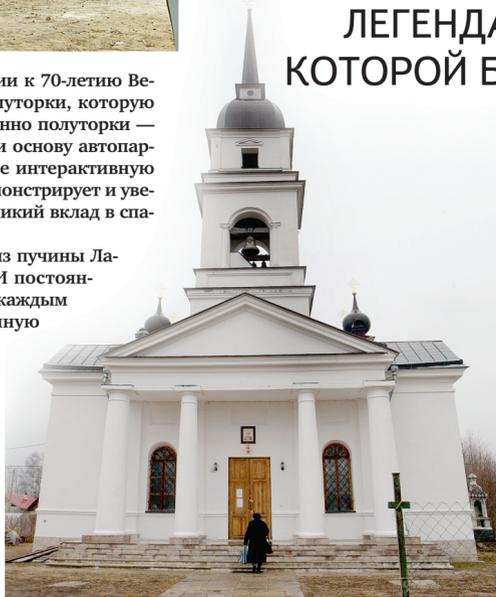
Музей «Дорога жизни».

Свидетельства Дороги жизни достают со дна

9 МАЯ ГРУППА ПЕТЕРБУРГСКИХ ДАЙВЕРОВ СОБИРАЕТСЯ ЗАПУСТИТЬ В КОБОНЕ ЛЕГЕНДАРНУЮ ПОЛУТОРКУ, ЧАСТИ КОТОРОЙ БЫЛИ ПОДНЯТЫ ИЗ ЛАДОГИ

Сегодня мы расскажем об одном планируемом мероприятии к 70-летию Великой Победы — запуске в деревне Кобона грузовика-полупортки, которую подняла со дна Ладоги группа дайверов. Отметим, что именно полупортка — легкие, маневренные, удобные в управлении — составляли основу автопарка Дороги жизни. А в планах дайверов — создать в Кобоне интерактивную экспозицию под открытым небом, которая наглядно продемонстрирует и увлечет подвиг тех, чьим своим незаметным трудом внес великий вклад в спасение города на Неве.

Уникальность экспозиции в том, что экспонаты подняты из пучины Ладоги, восстановлены и приведены в рабочее состояние. И постоянно действующая подводно-археологическая экспедиция с каждым выходом в воды озера только увеличивает столь необычную коллекцию, раскрывающую историю Дороги жизни. В Кобону отправились журналисты «ВП».



Храм Св. Николая Чудотворца в Кобоне.

СТУПЕНИ ХРАМА СТАЛИ РЕЛИКВИЕЙ ДЛЯ СПАСЕННЫХ ЛЕНИНГРАДЦЕВ

Едем в Кобону по Мурманскому шоссе. Вдоль магистрали расположены памятные места, относящиеся к военному времени и блокаде Ленинграда.

И первое из них — музей-диорама «Прорыв блокады Ленинграда», открытый в 1985 году. Перед музеем стоят танки, участвовавшие в прорыве блокады. А внутри музея полукругом расположена сама диорама, воссоздающая операцию «Искра», в ходе которой после семидневных боев войска Ленинградского и Волховского фронтов соединились и тем самым прорвали блокаду Ленинграда 18 января 1943 года.

Вторая остановка — деревня Дусьево, в которой расположен мемориал водителей Дороги жизни. Белоснежный памятник знаменитой полупортке, которая словно готовится взлететь с постаментом. Здесь же памятник неизвестному шоферу.

От Дусьева поворачиваем с Мурманского шоссе налево. По обеим сторонам — поля, леса, классические деревенские дома. На окраине села Сухого (бывшая деревня Верола), справа от дороги, стоит полуразрушенный, но все еще впечатляющий храм (очень рекомендуем остановиться, обойти эти живописные руины, видевшие многое). Потолок полностью разрушен, на камень стен наступают лесная поросль. Место поистине романтическое.

Этот храм во имя Св. Николая Чудотворца (в Приладожье много культовых объектов именно во имя этого покровителя моряков) был построен в 1838 году по проекту знаменитого архитектора Давида Висконти. Храм пережил революцию, эпоху гонений (настоятели расстреляли) и Великую Отечественную. Имеет прямое отношение к Дороге жизни. Здесь с 1942 по 1944 год размещался филиал Ленинградского автомобильно-ремонтного завода №1 (ЛАРЗ №1). В помещении храма ремонтировались машины, перевозившие по судьбоносной дороге грузы и людей. Но, пережив войну, он не пережил послевоенное запустение. Уже не нужным властям, он потихоньку разрушался и разрушался.

Говорить о восстановлении этого красивейшего объекта крайне преждевременно. Пока только собираются пожертвования на работы. Когда будет собрана нужная сумма и когда храм примет первоначальный вид — неизвестно.

Следующая остановка — Кобона (название имеет финно-угорские корни, указывает

на место, где много осин). Центр Кобоны — отреставрированная церковь Св. Николая Чудотворца. Храм был построен по проекту архитектора Михаила Шурупова (по его чертежам, например, возведена церковь в Новой Ладоге). Это храм-маяк. Изначально крест на шпилье был отделан пластинками из хрусталя, которые отражали солнечный и лунный свет. Его хорошо видели рыбаки, ходившие на промысел в Ладогу. В 1938 году храм закрыли, церковная утварь пропала, многое было сожжено, колокола затоплены. Настоятель храма Яков Чулков репрессирован и расстрелян. В 1998 году, спустя 60 лет, в храме возобновились богослужения, в 2003-м установлены колокола. Храм восстанавливался на средства жертвователей, и работы продолжают поныне. Это поистине народный

храм, ибо собирали средства всем миром. Удалось восстановить и крест, служащий маяком. Он по-прежнему служит ориентиром в темные ночи. Что касается нынешнего внутреннего убранства, то практически все имущество принесено в дар верующими людьми. От убранства старого храма осталось лишь одно изображение плащаницы. Причем судьба его необычна. Он так же, как и другие предметы культа, был утрачен. Уже после войны одна из местных жительниц обнаружила на дороге, в грязи, сверток. Развернула — а там изображение Спасителя.

Во время блокады в помещении церкви был эвакуант (машины и баржи, перевозившие изможденных ленинградцев, шли от Осинцова до Кобоны). В Кобоне их вела в эвакуант — отдохнуть, согреться. В храме были установлены многогорюсые нары, топились буржуйки, варились похлебка. Это была передышка перед долгой дорогой на поезде в гущину страны.

Интересны первые две ступени, ведущие в храм. Если приглядеться, они отличаются от остальных. Эти две ступени собраны из остатков паперти, ведущей в храм во время блокады. По тем ступеням в храм-эвакуант поднимались около миллиона ленинградцев! Стоит ли удивляться, что когда сюда приезжают убежденные седиными горожане, которых в блокаду вывезли из осажденного города, то они с трепетом ступают на эти ступени. Для них это реликвия, память о тех страшных днях, о том, что здесь им вернули надежду на жизнь. Память и о том, что на ступенях порой умирали изможденные от голода люди, не находя сил подняться (а кто-то погибал от желудочных коликов, вызванных съеденной сразу после длительной голодовки пайкой хлеба). Чуть поодаль в Кобоне расположено кладбище, на котором хоронили ленинградцев.

ЗАПУСТАТ ПОЛУТОРКУ И ВОССТАНОВЯТ НЕМЕЦКИЙ БОМБАРДИРОВЩИК

Следующая остановка — здание бывшей школы, в которой в 1908 — 1913 годах учился советский поэт Александр Прокофьев. Именно здесь до мая 2010 года располагалось сразу два музея: Александра Прокофьева и музей «Дорога жизни». Но сразу после майских праздников 2010 года деревянное здание загорелось. В огне погибли все экспонаты, а от самого дома осталось лишь пепелище.

В прошлом году началось строительство нового здания. Деньги были выделены государством. Стройка фактически уже завершена, и в начале мая музей «Дорога жизни» должен принять первых посетителей. Часть будущей экспозиции как раз и составят артефакты, поднятые со дна группой дайверов (речь идет о не самых крупных предметах, место которых — на открытой площадке).

Далее сворачиваем на проселочную дорогу, ведущую вниз, к Ладоге. Экскурсию для нас

проводит Сергей Марков, один из дайверов, координатор проекта восстановления упомянутого храма в деревне Верола, в прошлом морской офицер.

В конце дороги установлена памятная арка, на которой... портрет Иосифа Сталина. — Такие арки в блокаде стояли на льду: здесь, в Кобоне, и в Осиновце, откуда началась водная часть Дороги жизни — 32 километра по Ладоге. У арок стояли девушки-регулировщицы с секундомерами. Строго отмечалось, в какое время выехала машина, в какое прибыла. Нас упрекнули — мол, зачем повесили портрет Сталина. Но это историческая реконструкция. Так именно и было на трассе, — поясняет Сергей.

На самом берегу стоит на возвышении настоящая полупортка, на подходе к ней установлена арка, участок противопехотного ограждения (так называемые ежи). Все — подлинное. Якоря были подняты дайверами. В войну они удерживали электрический кабель, который был проложен по дну Ладоги. Электричество в осажденный Ленинград подавалось с Волховской ГЭС. Понятно, что мощностей кабеля не могло хватить на освещение всего города, поэтому ленинградцы в самое жесткое время оказались в домах без света. Но электричество подавалось в особо важные государственные учреждения, на некоторые заводы. Также по дну озера был проложен и телефонный кабель, остатки которого найдены и подняты дайверами.

— А почему ваша группа вообще решила заниматься подводным, отнюдь не безопасным поиском следов Дороги жизни? — спрашиваем у Сергея.

— Не буду придумывать, что выгащить полупортку со дна было мечтой кого-либо из нас. Но в какой-то момент мы собрались и решили: все эти свидетельства страшной войны, героизма, срод нам видим на дне, имеем возможность их поднять на поверхность, отреферировать, показать людям. Почему бы нам этого не сделать? Ведь у многих родственники пережили блокаду. У меня, например, по Дороге жизни выехали бабушка, дедушка и отец, который был тогда совсем маленьким. К сожалению, бабушки и дедушки уже нет, и я вовремя как-то не расспросил подробности. Если наше поколение не будет помнить о войне, то и дети наши, и внуки не будут помнить. А начав заниматься этим, мы стали собирать и исторические данные, чтоб каждый артефакт был не безликим, — сказал Сергей.

Предвидя наш вопрос, не приводилось ли им находить на дне человеческие останки, Сергей отвечает, что пока нет.

Подходим к полупортке (ГАЗ-АА, выпуск 1937 года). Внешне — как новенькая. Конечно, на дне она была совсем не в таком виде. Пришлось восстанавливать, что-то заменять. Такие полупортки (полупортки — потому что были рассчитаны на 1,5 тонны груза) — легкие, маневренные, удобные в управлении — составляли примерно три четверти автопарка Дороги жизни. Полупортка могла перевозить 10 — 12 человек.

Именно здесь, на берегу, дайверы хотят сделать интерактивную выставочную экспозицию — площадку со свободным доступом, на которой можно было бы выставлять вот такие крупные артефакты. Но пока что вопрос в стадии переговоров с властями.



По словам Сергея Маркова, самый ценный экспонат — стекло от кабины шофера полупортки.

Есть еще один большой экспонат: паровоз, установленный на фрагмент рельсового пути. Паровоз, правда, не со дна, а привезен из Пскова. Зато к нему прицепят цистерну, которую скоро поднимут со дна. Паровоз на рельсах станет частью экспозиции, посвященной тяжелому, героическому труду железнодорожников (в основном женщин), которые под постоянными бомбежками и артобстрелами, в условиях холода, голода прокладывали железнодорожные пути, чтобы увеличить объемы грузов, поставляемых в осажденный Ленин-

град. В планах — и поднятие баржи (ведь Дорога жизни шла — в зависимости от времени года — то по воде, то по льду).

Что касается запуска полупортки в рейс, то будут заводить не эту полупортку, установленную на берегу и фактически уже ставшую памятником. Другая полупортка еще в стадии восстановления, которое проходит в стоящем на берегу ангаре. Возле ангара — груда металла непонятного назначения. Оказалось, это части немецкого бомбардировщика «Хенкель-111». Как пояснил Сергей Марков, скорее все-

Всего по Дороге жизни были вывезены около 1 миллиона 376 тысяч ленинградцев.



Фрагмент паровоза, привезенный из Пскова, установлен на фрагмент рельсового пути. Он станет частью экспозиции, посвященной тяжелому, героическому труду железнодорожников.



На самом берегу стоит на возвышении настоящая полупортка.

го, это бомбардировщик, сбитый летчиком-истребителем Василием Голубевым. По крайней мере есть исторические данные, что Василий Голубев сбил «хенкель» в районе Зеленцов, а именно там и нашли куски самолета дайверы. Бомбардировщик дайверы тоже собираются восстановить.

Стоит у ангара и полевая кухня. Она действующая, закуплена специально: чтобы кормить солдатской кашей тех, кто придет сюда 9 Мая.

Входим в ангар. Перед нами — остов полупортки, на котором уже укреплены мотор и другие механизмы. Все подлинное. Сохранность механизмов в воде, как ни странно, достаточно хорошая. Потому что металл качественный, к тому же детали были в машинном масле. Некоторые механизмы заводятся вообще без проблем, стоит только их хорошенько промыть от грязи.

Мастера Сергей Склянин (тоже дайвер и военно-морской офицер, один из тех, кто выдвинул идею о спасении артефактов со дна), и Алексей Мяттик колдуют над деталями. Нас уверяют, что все составляющие к полупортке уже есть и к празднику все будет готово. Уточняют: на дне Ладоги покоится около 600 машин и 200 самолетов. Это, конечно, не значит, что все нужно доставать, к тому же мно-

гие в плохом состоянии. Но можно использовать какие-либо фрагменты от них для реконструкций.

САМЫЙ ЦЕННЫЙ ЭКСПОНАТ — СТЕКЛО ОТ КАБИНЫ ШОФЕРА

На берегу стоит база отдыха, в которой обычно и останавливаются дайверы. Здесь расположен музей морских находок. Вход свободный. Напомним: практически все экспонаты будут со дня на день переданы в открывающийся музей «Дорога жизни». Так что можно сказать: журналисты «ВП» — одними из первых увидели часть будущей экспозиции этого музея.

Экспозиция, пока что находящаяся в доме отдыха, условно делится на два раздела: в одном — предметы, поднятые со дна, в другом — предметы быта, принесенные местным населением. Среди принесенного есть и швейная машина Подольского завода, и патефон, и необычные финские деревянные сани, на которых крепится кормысло, и корыто. В общем, то, что сохранилось в домах с давнего времени и пережило и войну, и прочие напасти. Ну а кто-то принес немецкую каску. («Очень крепкие каски немцы делали: видишь, три вмятины, но ни одной насквозь. Это означает, что носивший каску человек не был убит этими пулями», — поясняет Сергей Марков.)

Поднятое «со дна морского» — в основном металл. Лопаты штыковые, бензобак, спидометр, тонированные светомаскировочные фары, прочие части от полупортки. А информационные стенды рассказывают об истории Дороги жизни, о ее героях. Есть стенд, посвященный летчику Василию Голубеву.

Спрашиваем Сергея Маркова, какой, на его взгляд, самый ценный экспонат. Отвечает: стекло от кабины шофера. Стекло поднято из пучины, причем сохранность его отличная. Нет сколов. На стекле — потертости. Такие стекла были вделаны в заднюю стену кабины шофера. Потертости — следы от солдатского котелка, который привешивался сверху. Как свидетельствует история, в такие котелки водители бросали металлический предмет, например какую-либо гайку. Во время движения гайка брэнчала, тем самым отгоняя сон. Ведь водители на Дороге жизни порой вынуждены были не спать сутками...

Татьяна ТЮМЕНЕВА
Фото Наталья ЧАЙКИ

Группой дайверов на дне Ладоги установлен камень в память о Дороге жизни и ее героях. Как закладывался памятный камень, можно посмотреть на сайте «ВП»

vppress.ru