

Ленинградские дорожники в годы блокады

Перед началом Великой Отечественной войны в Ленинградской обл. действовали 26 дорожно-эксплуатационных участков, а также крупная ремонтно-механическая база. С приближением фронта к Ленинграду часть этих ДЭУ была объединена и перебазирована в восточные районы области. Для руководства ими в г. Тихвине был организован филиал Ленушосдора. На своих прежних местах остались только ДЭУ-46 в г. Новой Ладог, обслуживающий Архангелогородский тракт (рук. П. К. Шуранов), и ДЭУ-902 в г. Валдае, обслуживающий часть Московского шоссе (рук. А. А. Алексеев).

В блокированной зоне и на Ораниенбаумском участке действовали наравне с воинскими частями коллективы ДЭУ-4, 54, 72, 75, 95 и 98. Руководили этими участками опытные дорожники П. Ф. Александров, В. И. Мотаев, С. Н. Корнеев, И. С. Семенов, А. А. Павлов и В. И. Смирнова.

Когда немецко-фашистские войска вторглись на территорию Ленинградской обл., в ее восточные районы были перемещены и остальные ДЭУ.

Дорожная сеть восточных районов была в плохом состоянии. Между тем дороги Валдайского, Ладожского, Боровичского, Вологодского, Тихвинского и других направлений в период захвата врагом Новгорода приобрели особое значение. На этих направлениях развернули интенсивные дорожные работы. Здесь следует отметить деятельность ДЭУ-68 (нач. Л. Н. Задворнова), ДЭУ-64 (нач. П. Г. Камаров), ДЭУ-925 (нач. Б. С. Андреев) и ДЭУ-927 (нач. А. П. Лосяков).

Особенно тяжелыми были работы на участках ДЭУ-64 и ДЭУ-927, где дороги проходили по болотистой местности. В обеспечении проезда дорожникам оказывали большую помощь местные жители, колхозники.

Некоторыми ДЭУ руководили женщины (Л. Н. Задворнова, В. И. Смирнова, З. М. Осипова и др.), их труд в тяжелых условиях военного времени показал, на что способны советские женщины. Трудными дорогами они прошли свой путь. Дорожные мастера Н. И. Ульянова, П. И. Петрова, замечательная семья дорожников Ефимовых и другие в суровые дни вражеской блокады мужественно выполняли свой гражданский долг.

Все дорожные организации Гушосдора, находившиеся в период блокады в Ленинграде (Ушосдор, Лендорстройтрест, филиалы Союздорпроекта и Дорини), в начале войны были в пределах дислокации Ленинградского фронта. Поэтому они были оперативно подчинены 1-му Управлению Уполномоченного Гушосдора при штабе фронта. Руководили этим управлением А. С. Скобелев и П. Г. Николаев (гл. инженер).

Какую же работу выполняли ДЭУ и как они помогали дорожным войскам?

По словам старейшего работника ДЭУ-98 инж. А. В. Аверинна, дорожники

в то время обеспечили проезд автомобильного транспорта в г. Высоцк (ныне дорога Попово — Высоцк). Таким образом, была установлена связь острова с материком. Кроме того, ДЭУ систематически ремонтировали остальные дороги, гравийные покрытия которых не выдерживали резко возросшего движения. Когда же враг приблизился к Выборгу, местные дорожники были перемещены под Ленинград, где им было поручено обслуживание военной дороги.

Блокадная зима принесла много бедствий: голод, холод, обстрелы, бомбежки. Дорожники скоро ощутили острую нехватку бензина. Автомобили стали оборудовать газогенераторными установками, для которых требовалась сухая березовая чурка, а ее не было. В дело пошла старая деревянная тара, деревянные катушки с ниточной фабрики и т. д.

Автомобильное движение по дорогам шло только ночью, днем дороги простреливались. На болотистых местах еще до снежного покрова устраивали гати, поперечный настил из накатника. Кроме устройства гатей, строили торцовые дороги из деревянных круглых чурок. Работу эту выполняли женщины. В труднопроходимых местах (на дороге Любытино — Неболочи) дорогу мостили булыжником размером в поперечнике до 50 см. Такие камни волоком доставляли с полей к месту укладки.

Аналогичную работу выполняли и другие ДЭУ в блокированной зоне и в восточных районах области.

За время войны в Ленинградской обл. было разрушено 16 600 м мостов и приведено в непроездное состояние 2000 км дорог, разрушены все ремонтные мастерские, служебные и жилые здания.

Много сил положили работники дорожных организаций на восстановление разрушенного дорожного хозяйства, и никогда не забудутся имена тех, кто в огненные годы защищал родную Ленинградскую землю.

Е. Максим

Сооружение мостового перехода под Сталинградом

Во второй половине 1942 г. фашистским захватчикам удалось ворваться в большую излучину Дона и создать непосредственную угрозу Сталинграду.

Дорожное обеспечение военных действий наших войск в этих условиях было очень сложно, поскольку части противника вышли севернее Сталинграда к берегу Волги, а на всем участке нижней и частично средней Волги не было переправ (ближайшая находилась у Саратова).

Военнодорожные войска, находившиеся в этом районе, получили задание — наряду с организацией наплавных и паромных переправ построить низководный мост с разводной частью в главном русле Волги и эстакадный мост на рукаве Волги. Место мостового перехода

надо было выбрать так, чтобы выходы от него как на левом, так и на правом берегу были наиболее удобны в направлении Сталинграда и Саратова.

Этим условиям наиболее удовлетворял переход в районе дер. Политотдельское (севернее г. Камышина). Ширина зеркала воды главного русла в этом месте была около 1100 м, а в рукаве около 250 м; глубина доходила до 10 м. Все объекты мостового перехода должны быть построены за 10 суток.

Строительство начали с наплавной разводной части. Это была чрезвычайно сложная задача, потребовавшая для своего решения больших организационных и исполнительских усилий.

Мост решили строить на свайных опорах с пролетными строениями из разборных прогонов длиной до 5 м, а выводную наплавную часть с отверстием около 20 м — на табельных деревянных понтонах. Таким образом, наплавная часть протяжением около 300 м перекрывала самое глубокое место реки.

Все эти работы по наплавной части были закончены за 3 дня (за это время доставили буксиром плот с 10 тыс. м³ древесины, организовали доставку тросов и изготовление металлических поков и т. д.).

За оставшиеся до срока 7 дней героическими усилиями пяти мостовых и дорожных батальонов мостового перехода длиной 1350 м был построен для пропуска всех видов грузов, необходимых фронту.

Движение по мосту было открыто в начале октября 1942 г.

Построенная переправа имела большое значение не только как военная, но и как народнохозяйственная, поскольку позволила переправлять в Заволжье необходимые народнохозяйственные грузы.

В районе г. Камышина была организована паромная переправа. Работу этой переправы приходилось обеспечивать и в условиях осеннего ледохода, для чего буксирный пароход заменили мощным ледокольным катером.

Еще ниже по течению в районе севернее Дубовки работал (до осеннего ледохода) наплавной мост длиной более 800 м.

Наряду с перечисленными переправами в районе Сталинграда действовал ряд самоходных паромов.

Весь комплекс переправ в сочетании с построенными к ним подходами и дорогами вдоль левого и правого берегов Волги обеспечил пути подвоза для бесперебойного снабжения войск не только для обороны Сталинграда, но и для сокрушительного контрнаступления, закончившегося полным разгромом вражеской Сталинградской группировки.

За успешное выполнение задания по сооружению мостового перехода под Сталинградом большая группа солдат и офицеров-дорожников была награждена орденами и медалями Советского Союза.

Ф. В. Бершета, Г. Я. Рудяков

Кто боевой построил путь
И армии помог
На фронте силы развернуть?
Строители дорог.

С. Маршак