

# ДОРОЖНИКИ ПОБЕДЫ

Во время Великой Отечественной войны на территории СССР были разрушены 91 тыс. км автомобильных дорог, 90 тыс. мостов и других искусственных сооружений общей протяженностью более 930 тыс. км. Уже с самого начала войны перед дорожными службами страны был поставлен ряд сложнейших задач.



Памятник дорожникам на Минском шоссе (М-1). Фото Юрия Пирогова

Роль дорог в годы войны приобрела принципиально новое значение. На автомобильных дорогах наблюдалась чрезмерно высокая интенсивность движения, связанная с маневренностью боевых действий. Это, в свою очередь, диктовало необходимость в срочном восстановлении, а во многих случаях – и в новом строительстве дорог.

Государственным Комитетом Обороны СССР было издано постановление о формировании дорожных отделов при фронтовых штабах и об организации десяти военно-автомобильных дорог. Для обслуживания этих дорог были сформированы несколько дорожно-эксплуатационных полков, а также военно-дорожных и мостовых батальонов.

Первым жестким испытанием для дорожных войск стала зима 1941–1942 годов, особенно в период наступления наших войск под Москвой. Отходя, противник старался всеми силами сдерживать их натиск, и в прямом смысле сжигал за собой мосты, минировал дороги... Восстановление дорог велось в 30-градусные морозы. Дорожники работали по 14 часов в сутки. В результате во-

круг Москвы была создана кольцевая военно-автомобильная дорога, которая соединила практически все радиальные автомобильные и железнодорожные коммуникации. На ней было наведено семь мостов (пять наплавных через реку Москву и два – через Оку). За время сражения под Москвой по военно-автомобильным дорогам этого фронта прошло около 900 тыс. единиц техники.

Отдельного рассказа заслуживает дорога, проложенная по льду Ладожского озера (о ней мы подробно рассказывали в одном из номеров нашего журнала, к 70-летию со дня снятия блокады Ленинграда). Однако рассказ пойдет о тех дорожниках, которые работали в самом оккупированном городе. В Ленинграде был создан Особый дорожно-мостовой восстановительный батальон МВПО. Основной его целью была ликвидация повреждений на дорожных объектах после налетов вражеской авиации и артобстрелов. Ремонт дорог, по которым должны были передвигаться воинские части к переднему краю обороны города, проводился удивительно быстрыми темпами. Не хватало материалов, механизмов, техники, многое приходилось делать вруч-

ную. Несмотря на постоянные обстрелы городских улиц и воздушные тревоги, голод и страдания, дорожники исправно несли свою службу. Материалы для восстановления дорог получали, в том числе, из разобранных стен и фундаментов разрушенных зданий...

Вообще у ленинградских дорожников, как и у большинства жителей блокадного города, работало негласное правило – не прекращать работу во время обстрелов. Гибель на рабочем месте во время вражеского налета не была редкостью в Ленинграде.

Дорожники конторы по эксплуатации наблюдали за состоянием покрытий на улицах города после каждого обстрела. Это была фактически разведывательная работа, и занимались ей в основном женщины... Вот одно из воспоминаний (взято из архива треста «Лендорстрой») инспектора-разведчицы З.П. Еньшиной: «Во время очередного массированного налета фашистской авиации осенью 1941 года на Петроградскую сторону было сброшено несколько бомб. Для уточнения места и определения объема разрушения дорожных покрытий я была направлена штабом в разведку. Не успев до конца определить размер образовавшегося котлована на улице, из которого от разорванного магистрального водовода огромным потоком разливалась во все стороны вода, я услышала оглушительный шум, гул, рев самолетов, гром зенитных орудий... Весь этот ужас не передать словами! Определив обстановку, я отправилась в обратный путь. До Кировского моста я добежала, но через него в полный рост уже не решилась – поползла по-пластунски...»

Кроме выполнения аварийно-восстановительных работ, дорожникам приходилось по нарядам райсовета постоянно участвовать и в оборонительных работах.

Что касается транспорта, то главным и практически единственным его видом для внутригородских перевозок в блокадном Ленинграде был трамвайный. Правда, в декабре 1941 года трамвайное движение было прервано из-за недостатка электричества и снежных

заносов. Весной 1942 года движение было восстановлено. Работающий трамвай стал одним из символов надежды для жителей города. Он перевозил пассажиров, военных, раненых, а также почту, боеприпасы и сырье. Трамвай часто использовался для того, чтобы вывозить ледяные глыбы, снег, мусор из города. Вера Инбер посвятила этому «труженику» такие строки: «Холодный, цвета стали, суровый горизонт... Трамвай идет к заставе, трамвай идет на фронт. Фанера вместо стекол, но это ничего. И граждане потоком вливаются в него...»

Теперь несколько слов о военных автомобильных дорогах Сталинградского фронта. Важное значение в плане переброски войск и сосредоточения материальных средств здесь было отведено автодорожным мостам через Волгу и ее притоки. Не случайно один из мостов (на окраине Сталинграда) длиной более 1250 м был возведен всего за 10 суток, и это в условиях постоянных боевых действий!

При наступлении советских войск под Курском дорожные части Брянского, Центрального, Воронежского и Степного фронтов восстановили, построили, усилили и отремонтировали около 18,6 тыс. пог. м мостов и обеспечили движение на дорожной сети общим протяжением 9250 км.

В строительстве моста через реку Северный Донец (в районе Белгорода)



принимал участие 156-й отдельный мостостроительный батальон. Строительство велось очень быстрыми темпами, несмотря на то, что противоположный берег реки был еще занят фашистами. Батальон уже заканчивал строительство, когда враг обрушил на него мощный артиллерийский огонь. Мост был сильно разрушен, наша сторона понесла значительные потери и в людях, и в технике. Однако батальон снова взялся за восстановление моста и сделал это в нереально короткие сроки.

Дорожные службы зимой боролись со снежными заносами, весной – с распутицей, выполняя все больший объем дорожно-мостовых работ, не допуская отставания от темпов продвижения во-

йска в ходе их наступления. В районе Днепра, стремясь задержать продвижение нашей армии, гитлеровцами были разрушены практически все основные дороги. Так, только на дорогах Белоруссии враг оставил сотни взорванных мостов и дамб, тысячи километров дорог... В ходе Белорусской операции дорожные войска привели в порядок 37 083 км военно-автомобильных дорог, проложили 400 км дорог с деревянным покрытием, построили новые и восстановили старые мосты.

Дорожные войска сыграли огромную роль в закреплении плацдармов, захваченных на Висле, подготовив их для развертывания последующих наступательных операций... Работая и сражаясь на всех фронтах Великой Отечественной войны, дорожники внесли огромный вклад в Победу над фашистской Германией. За время войны ими было построено и отремонтировано более 100 тыс. км дорог и 1 млн пог. м автодорожных мостов. Общая протяженность военных автодорог, за содержание которых несли ответственность дорожные войска, составила 359 тыс. км. Свыше 21 тыс. воинов-дорожников (многие посмертно) были награждены орденами и медалями.

За годы войны дорожными войсками был накоплен многоплановый опыт, позволяющий им адаптироваться в экстремальных ситуациях, эффективно и качественно решать сложнейшие проблемы военного времени. В память о тех, кто в прямом смысле проложил дорогу к нашей Великой Победе, на 71-м километре Минского шоссе установлен монумент воинам-дорожникам.



**Без хорошо налаженного дорожного обеспечения в оперативном и войсковом тылах – нельзя было бы своевременно подвезти войскам материальные средства, эвакуировать раненых и быстро оказать им квалифицированную медицинскую помощь...**

Г.К. Жуков, маршал СССР

Сергей Кочетов, Вадим Старушкин