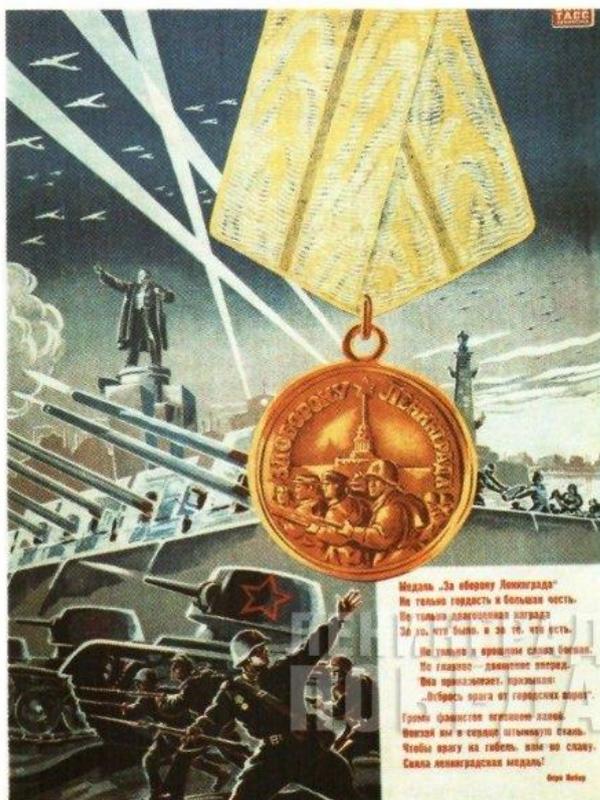


## Шлиссельбургская магистраль: «от коридора смерти» к «дороге бессмертия».

Автор: Наталья Морсова, член Союза журналистов России.  
Использованы фото из музея «Блокада Ленинграда»  
и воспоминания Валиковой Антонины Захаровны.



Своими воспоминаниями о мужественных строителях секретной железнодорожной магистрали в осаждённом Ленинграде поделилась участница обороны Ленинграда и строительства дороги **Валикова Антонина Захаровна**. О Шлиссельбургской магистрали как тогда, так и сейчас, известно мало. Её называли «Коридором смерти»: слишком многими жизнями пришлось поплатиться за «коридор», ставший «бессмертным».

В праздничные для Ленинграда дни 75-летия прорыва блокады появились странного свойства мнения о том, что Сталин не любил Ленинград и бросил его на произвол судьбы. Да, обстановка в городе была критическая. Но страна сделала всё, чтобы город, его жители и защитники получили существенную помощь. С этой целью в невероятно тяжёлых условиях строилась Шлиссельбургская магистраль. Железную дорогу построили в январе 1943 года, она проходила по льду реки Невы и Синявинским торфяным болотам. Под непрерывным огнём вражеской артиллерии и авиации 33 км пути проложили всего за 17 дней!

В мирное время для этого понадобилось бы не меньше года. Возглавил строительство И.Г. Зубков, который до Великой Отечественной руководил постройкой ленинградского метро.

Шлиссельбургская ветка просуществовала около года, с таяние льда в апреле 1943 года шпалы и рельсы стали тонуть. Началась реконструкция дороги. На первый взгляд кажется, что жертвы были напрасными. Но, осмыслив огромную роль магистрали для осаждённого города, для обречённых на вымирание от голода его жителей, становится понятным её новое название - «Дорога Победы».

«Блокада в сердце вмёрзла навсегда», - говорят взрослые и дети, пережившие блокадное лихолетье. В сражение на Ленинградском фронте были втянуты крупные соединения немецких войск, финская армия, Голубая дивизия испанских войск с участием добровольцев из Северной Африки, Европы, военно-морских сил Италии. Вражеская авиация сбросила на Ленинград несколько тысяч зажигательных бомб с целью вызвать массовые пожары. В планах германского Вермахта не было цели - захватить Ленинград, - слишком неприступный город, он должен был быть полностью стёрт с лица Земли. В плане «Барбаросса» уничтожение города на Неве считалось «неотъемлемой задачей». Именно поэтому его ежедневно бомбила фашистская авиация. Особое внимание уделялось уничтожению складов с продовольствием, и это им удалось. Так десятого сентября фашисты разбомбили Бадаевские склады, где находились значительные запасы продовольствия. Пожар был грандиозным, тысячи тонн продуктов сгорели, расплавленный сахар тёк по городу, впитываясь в землю. Люди ковшами и вёдрами собирали сладкую землю, потом отстаивали в воде. Эта вода была последним воспоминанием о сладостях. В городе начался голод. Именно голод определял судьбу населения Ленинграда. 8 сентября 1941 года прекратилось сухопутное сообщение с Ленинградом. С этого дня начали свой отсчет 900 блокадных дней. Поставки продовольствия в город прекратились. Бойцы Ленинградского фронта, которые также несли тяготы голода и лишений, не имели сил прорвать блокаду, но в то же время они не допустили фашистов в город, не позволили им снять войска из-под Ленинграда для переброски на другие фронты.



*Солдаты в окопах Ленинграда.*

К началу блокады в городе оставались три миллиона человек, в том числе около 400 тысяч детей, - их не успели эвакуировать. Все трудности выживания, которые достались взрослым, легли на хрупкие детские плечи. Им приходилось быть сильными, выносливыми. Дети не только боролись за свою жизнь, они трудились: собирали доски, мебель, чтобы топить буржуйку, носили тяжёлые вёдра с водой, копали землю в садах и парках, сажали картошку, стояли в очередях за скудным хлебным пайком 125 граммов. От этих 125 граммов хлеба зависела человеческая жизнь, да и не был он вовсе хлебом, а липким черным месивом, сделанным из мучных отходов, мокрым, расплывающимся в руках. Подростки ухаживали в госпиталях за ранеными, работали у станка, дежурили на крышах уцелевших зданий, тушили зажигательные бомбы, рыли окопы и противотанковые рвы, воевали в партизанских отрядах. Более пяти тысяч ленинградских детей за мужество и героизм, проявленные в дни блокады, были награждены медалями «За оборону Ленинграда».

В городе Сортавала республики Карелия живёт участница битвы за Ленинград и строитель Шлиссельбургской магистрали **Валикова Антонина Захаровна**. Воспоминания А. З. Валиковой используются в тексте. Валикова Антонина Захаровна родилась 3 марта 1924 года в г. Славянске Краснодарского Края в семье кубанских казаков. Окончила начальную школу и с 13 лет нянчила детей своих старших сестёр: сначала сестры Галины в Таджикистане, потом в Мурманске сестры Надежды, когда у той родилась дочь. Здесь в Мурманске семнадцатилетняя **Тоня** познакомилась с парнем **Петром Голубевым** и вышла замуж, в феврале 1941 года молодые супруги

переехали в Ладейное Поле. 22 июня 1941 года фашистская Германия напала на СССР, началась Великая Отечественная война. Петра призвали в армию. Тоня, не задумываясь, разделила судьбу любимого мужа и пошла вслед за ним на фронт. Их зачислили в состав военно-эксплуатационного отделения № 4 специального формирования, которое обслуживало прифронтовые участки железных дорог. Вначале их бригада, состоящая из 20 человек, базировалась под Волховстроем и обслуживала участок пути до станции Войбокало. А в январе 1943 года их перебросили на строительство секретной Шлиссельбургской магистрали.

Шёл пятисотый день блокады. В этот день - 18 января 1943 года произошло знаменательное событие: на узком участке фронта, шириной 8 – 11 км, в районе Шлиссельбург-Синявино советские войска прорвали блокаду Ленинграда.

Гитлер истерично воспринял поражение. Немецкая печать известила, что узкая полоса болотистой земли у самой линии фронта, которую отвоевали русские, - это игольное ушко, в которое не пролезть даже истощавшему коммунистическому медведю. Но немцы просчитались: сквозь «игольное ушко» пролез не только истощавший медведь, но и вместились «дорога Победы», соединившая Шлиссельбург с платформой Поляны, благодаря которой смертельное кольцо было разорвано, в город пошло продовольствие и снаряды.

Весь период с начала военных действий под Ленинградом в августе 1941 года и по декабрь 1942 года перед войсками Ленинградского фронта стояла оборонительная задача: перекрыть подступы к Ленинграду и не допустить захват города противником. И эта задача была выполнена. При содействии Волховского фронта совместно с моряками Балтийского флота удалось измотать противника и заставить его перейти к обороне. План гитлеровского командования по захвату Ленинграда был сорван. Но этого было недостаточно. Советское командование в декабре 1942 года утвердило план перехода от обороны к наступлению. Но в декабре из-за оттепели лед на Неве оказался недостаточно прочным, а торфяные болота вязкими. Тогда Ставка ВГК перенесла начало шлиссельбургско-синявинской операции на 12 января 1943 года под кодовым наименованием «Искра». Для усиления руководства на Волховский фронт был направлен Г.К. Жуков.



*Генерал Говоров.*

В чём заключалась наступательная операция советских войск «Искра»? (12 - 30 января 1943 года). Согласно плану, перед силами Ленинградского фронта под командованием Л.А. Говорова и Волховского под командованием К.А. Мерецкова стояла задача: встречными ударами фронтов, при содействии сил Балтийского флота, Ладожской военной флотилии и авиации дальнего действия рассеять группировку противника в районе Синявинского выступа и соединиться южнее Ладожского озера.

Как удалось пробить брешь в неприступном кольце вражеских фронтов? К началу операции советские войска имели значительное превосходство, но немецкие оборонительные укрепления, огороженные минными полями, проволочными заграждениями и дзотами, штурмовать было крайне трудно: в условиях болотистой местности люди, танки, машины вязли. Даже в 40 - градусные январские морозы продвижение техники по торфяникам было затруднено.



*Встреча бойцов двух фронтов.*

Немецкие войска, окопавшиеся в прифронтовых посёлках, городках, ж/станциях отчаянно сопротивлялись. 18 января при поддержке военных самолётов фашисты нанесли мощный удар, чтобы не допустить соединения советских войск. Атаку противника удалось отбить. Казавшаяся неприступной линия обороны была разорвана. Войска Ленинградского и Воховского фронтов встретились. Шлиссельбург был освобождён. В блокаде удалось пробить брешь.



*Прорыв блокады под Шлиссельбургом.*

И тут же принимается решение о немедленном строительстве на отвоёванном участке земли железнодорожной ветки протяжённостью 33 км Шлиссельбург – платформа Поляны. Она должна соединить блокированную сеть железных дорог с Большой землёй и придти на помощь ледовому коридору, по которому проходила вдоль южных берегов Ладожского озера «Дорога жизни». И уже на следующий день вслед за минёрами по январским снегам двинулись геодезисты и военные железнодорожники: они начали разметку и прокладку трассы. Участок земли был густо начинён немецкими минами, неразорвавшимися снарядами. Трудности усугублялись ещё и исключительно тяжёлыми условиями зимы - сильными морозами, буранами и бесконечными обстрелами фашистов.

И вот пять тысяч человек приступили к осуществлению дерзкого плана. И это в то время, когда рядом шли ожесточённые бои. Советским войскам нужно было во что бы то ни стало удержать Синявино, чтобы обеспечить безопасность строительных работ. Синявино несколько раз будет переходить из рук в руки. Фашисты при поддержке танков, авиации и артиллерии держались на Синявинских высотах до сентября 1943 года. Операция «Искра» не была завершена: слишком мощным было сопротивление противника. Бои под Синявиным будут продолжаться ещё и в феврале 1943 года. И хотя враг понёс значительные потери: оставил на поле боя 25 тысяч человек убитыми и ранеными, ещё целый год Ленинград будет оставаться на

осадном положении. Полностью блокаду удалось снять в ходе операции «Январский гром» 27 января 1944 года.



*Памятник Синявинские высоты.*

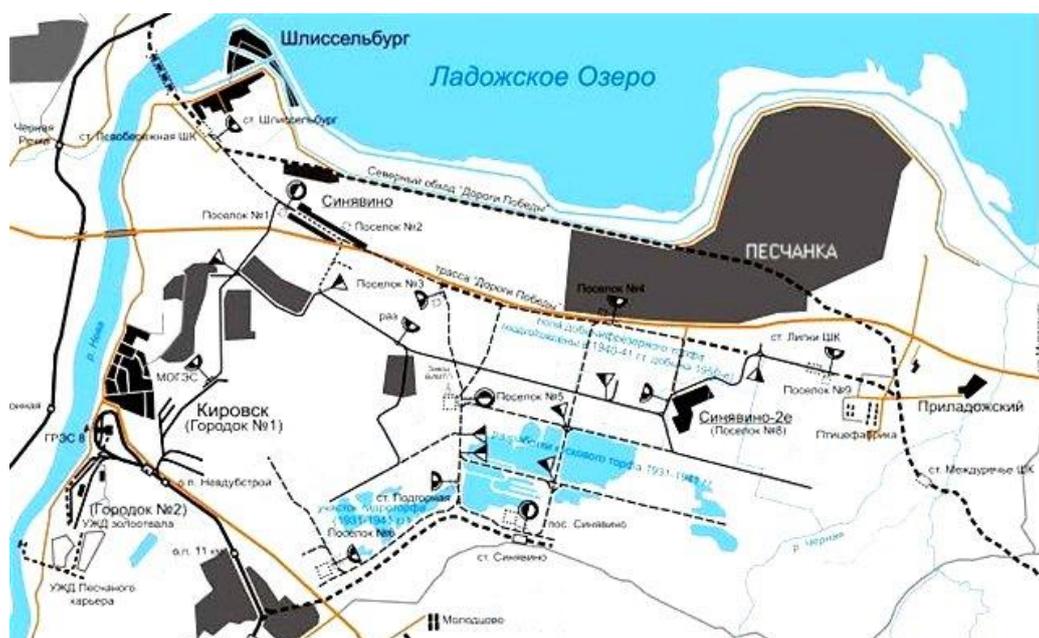
Поначалу немцы не могли понять, что делают русские на болотах у них под носом. А когда разобрались, то стали нещадно обстреливать артиллерийским огнём и авиабомбами. Именно отсюда, с синявинского выступа, фашисты обстреливали строящуюся железную дорогу. Разрушались только что возведённые участки дороги, приходилось всё начинать сначала. Советские зенитки прикрывали стройку от вражеских артобстрелов, с воздуха обороняли истребители. И только после поражения фашистов на Курской дуге и наступления советских войск по всем фронтам в июле-августе 1943 года гитлеровцы были вынуждены окончательно отказаться от планов наступления на Ленинград, но прекратили сопротивление только в конце января 1944 года.

Всю бригаду железнодорожников, где служили **Антонина и Пётр**, срочно перебросили на строительство Шлиссельбургской магистрали. Геодезисты, железнодорожники, военные работали круглосуточно. Строительство велось с двух сторон - навстречу друг другу. «Машины не могли пройти, тонули в хлюпающем болоте. Поэтому всё делалось вручную. Тысячи людей днём и ночью рубили деревья, изготавливали шпалы, таскали рельсы. Грунт из карьеров носили в мешках, возили на санках и на листах кровельного железа, всё это ссыпали в болото. Поверху настилали клетки из бревен, на них укладывали рельсы, - вспоминает **Антонина Захаровна**, - Вся трасса просматривалась противником. Фашисты нещадно обстреливали нас. Дыбом вставала земля от снарядов и бомб, разрушалось построенное, гибли строители. Но мы продолжали работать».

Одновременно началось строительство моста через Неву. Трудно поверить, но шпалы и рельсы укладывали прямо на лёд. Мост был рассчитан на эксплуатацию только в зимнее время. Этот участок пути был самым

сложным, он представлял собой свайно-ледовую переправу через реку, длиной в 1050 метров. Надо было торопиться, чтобы построить до весеннего ледохода. Вероятно, с приходом оттепели, придётся всё разобрать. Но с приходом весны мост не разобрали, а реконструировали, в воде установили дополнительные опоры, и он прослужил ещё почти год. **Антонина Захаровна** продолжает: «Я много лет испытывала ужас при воспоминании о том периоде своей жизни. Я страшно боялась бомбежек, обстрелов, покойников, а их вокруг было очень много».

**Антонине** в это время исполнилось всего 19 лет. Сильная, статная, здоровая красавица – казачка прятала свою красоту в шапку - ушанку, фуфайку, ватные штаны и валенки с калошами. Спецдежду носила легко, не замечая веса, но страдала от непосильного труда. Физическое и эмоциональное напряжение не проходило в короткие часы отдыха. «На строительстве моста мы работали днём и ночью, по пояс в воде, в снегу, на морозе. Приходилось поднимать тяжёлые бревна. В дно реки мы забивали сваи, их скрепляли между собой и сверху укладывали шпалы, они вмерзали в лёд, и на них укладывали рельсы. Жгучие морозы, бураны, глубокий снег мешали работе. Мы жили в вагончике, горячее питание получали 1-2 раза в сутки», - рассказывает **Антонина Захаровна**.



Второго февраля 1943 года было закончено сооружение свайно-ледовой переправы через Неву. Она выдержала первое испытание, и с четвертого февраля пошли первые воинские эшелоны. Строительство шло с большими отступлениями от обычных технических требований, что позволило проложить трассу Шлиссельбург – платформа Поляны, протяжённостью 33 км, всего за 17 суток!

Понимали ли строители цену своего подвига? «Понимание наступило позже, когда по этой переправе прошел первый эшелон, он вез танки», -

рассказывает **Антонина Захаровна**. Испытанное тогда счастье, потрясение от увиденного она помнит до сих пор.

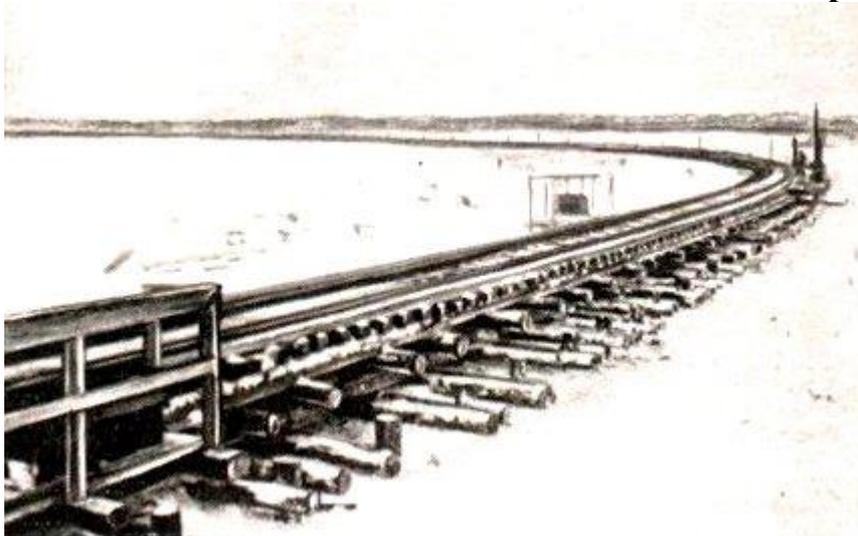
Первые поезда шли по трассе ночью с погашенными фонарями со скоростью до 5 км в час с интервалом 20 минут, а затем через 3-5 минут.



*Первые машинисты Шлиссельбургской магистрали*

Первый состав с продовольствием пошёл в Ленинград 5 февраля 1943 года в 17:43 со станции Волховстрой, который тянул паровоз под номером Эу 708-64. Им управляла бригада в составе старшего машиниста И.П. Пироженко, помощника машиниста В.С. Дятлева и кочегара И.А. Антонова. Несмотря на артобстрел, 7 февраля в 12:10 поезд прибыл на Финляндский вокзал.

«Ленинградцы с ликованием встретили первый поезд с Большой земли. Паровоз гудел, играл военный оркестр, радостно гремело «УРА!» Люди плакали от радости, вверх взлетали шапки! Теперь в Ленинград везли продовольствие и другие грузы. Если бы они знали, какой ценой это далось!», - делится воспоминаниями **Антонина Захаровна**.



## *Свайно-ледовый мост через Неву.*



*Прибытие в Ленинград с Большой земли 7 февраля 1943 г. первого поезда после прорыва блокады.*

### *Прибытие в Ленинград первого поезда 5 февраля 1943 года.*

Другой состав отправился из Ленинграда на Большую землю. Вагоны были забиты эвакуированными: ранеными, больными, детьми, и просто балластом для устойчивости. Его вёл паровоз Эм 721-83, которым управлял старший машинист П.А. Фёдоров. Поезда водили машинисты, которых отозвали с фронта, их доставляли в Ленинград на самолетах. Молодые девушки - вчерашние школьницы становились кочегарами, помощниками машинистов, кондукторами.

Вражеские прожектора и звукоуловители засекали каждый поезд. Едва тот въезжал на свайно-ледовую переправу через Неву, как начинался обстрел эшелона. Наша артиллерия открывала по врагу огонь. В светлое время суток поезда защищали зенитно-пулеметные взводы. Эшелоны с бензином и боеприпасами охраняли истребители и бронепоезда. Советские истребители, «ястребки» - как их ласково называли, уничтожили 102 фашистских самолета над магистралью. Шлиссельбургскую трассу фашисты разрушали 1.200 раз! - это три прямых попадания в день. Но бригады железнодорожников и ремонтников действовали быстро, слаженно, и движение вновь возобновлялось.

«Мы научились маскироваться, обманывать врага, - рассказывает машинист В. М. Елисеев. - Отправляясь со станции Поляны в сторону Шлиссельбурга,

мы знали, что до 30-го километра доедем спокойно: линия здесь тянулась среди высокого леса. Но на 30-м километре спасительный лес кончился и начиналась поросшая мелким кустарником поляна. Мы действовали так: следуя через лес, набирали высокую скорость, а по выходу на открытое место закрывали регулятор. За это время уголь в топке прожигался так, что не было дыма. Без дыма и пара паровоз шел до следующего уклона, и состав мчался несколько километров по инерции. Затем приходилось открывать пар. Увидев его, фашисты сразу же открывали огонь. Снова приходилось сильно разгонять поезд, снова закрывать регулятор и какое-то расстояние следовать по инерции. Гитлеровцы, потеряв ориентир, прекращали огонь, пока снова не обнаруживали цель. А машинист без усталости повторял свой маневр, играя со смертью».



*Зенитчики на посту.*

Большой ущерб противник нанёс 3 и 16 марта 1943 года. Так 3 марта в результате артобстрела поезда № 931 враг уничтожил 41 вагон с боеприпасами, 2 теплушки, 4 вагона с продовольствием и 4 - с углем. У паровоза был поврежден тендер. Ранен машинист. Разбитый путь восстанавливать было бесполезно, железнодорожники уложили рядом обходной путь, длиной 750 погонных метров. Ремонтные работы проводились под артобстрелом противника, в результате чего убито 15 человек. Перерыв в движении поездов составил 60 часов 20 мин. Каким был на трассе только один день 18 июня 1943-го мы узнаём из дневника 48-й паровозной колонны особого резерва НКПС: «...Паровоз 718-30 подвергся обстрелу. Повредило магистраль. Путь засыпало землёй. Исправления и расчистка пути произведены силами бригады под непрерывающимся обстрелом. Поезд выведен невредимым. Позже поезд подвергся воздушному налёту. Сгорел турный вагон. Ранены оба машиниста

- Баранов и Амосов, кочегар Клементьева. После перевозки Амосов вернулся к регулятору и довёл поезд. Вся бригада вела себя героически, от огня спасены многие вагоны...» Проявляя массовый героизм и отвагу, находчивость и смекалку, железнодорожники несли тяжелые потери. Они бесстрашно стояли на своем посту, обеспечивая бесперебойное движение поездов.

Благодаря титаническому труду строителей Шлиссельбургской магистрали, железнодорожников и ремонтников по узкому коридору из Большой земли в Ленинград пошли составы с топливом и продуктами питания. Продуктовый паек ленинградцев увеличился: вместо 125 граммов хлеба в день на детей и стариков и 250 граммов на работающих, нормы увеличили до 250 – 500 граммов. Помимо хлеба, по карточкам стали выдавать мясо, сало, пшеничную крупу. Улучшилось медицинское обслуживание в госпиталях. Один эшелон в 20-30 вагонов - это тысяча легендарных «полуторок», которые по - прежнему трудились на ледовой Ладожской «Дороге жизни». По железной «Дороге Победы» в осажденный город пришло 4,5 миллиона тонн грузов: продовольствия, угля, дров, торфа. То есть 75 процентов всех грузов в город поступило именно по Шлиссельбургской магистрали, а остальные 25 - по Ладоге. Но поезда возили не только топливо и еду, но и людей: была проведена секретная операция по переброске Второй ударной армии с Волховского фронта на Ораниенбаумский пятачок, где шли наиболее ожесточенные бои. Блокадный Ленинград почувствовал, что смертельное кольцо вокруг города разорвано. Город - фронт накапливал силы для полного освобождения от фашистской блокады.



*Мука для блокадников.*

А потом случилось то, что и должно было случиться: с наступлением весны 1943 года начал таять лёд. Вдоль Шлиссельбургской магистрали выступила вода, грунт поплыл, опоры расшатались, рельсы погрузились в воду, их

болтало из стороны в сторону. Поезда были похожи на пароходы. При следовании пассажирских вагонов в них выключали свет. Пассажиры сидели одетые, готовые в случае аварии выпрыгнуть из вагона через открытые настежь двери. С размыванием дороги стало невозможно наблюдать за рельсами, стыками и шпалами. Путевой обходчик не мог осмотреть рельс и стык, не мог обнаружить трещину обычным постукиванием. Обходчики шли вдоль полотна по воде, порой, вплавь. В воде они меняли болты, ставили подкладки под рельсы. Всё это грозило сходом с рельсов паровоза и вагонов. Тогда приняли решение создать на трассе простейшие сигнальные посты полевого типа, получившие название «живая блокировка». Суть «живой блокировки» заключалась в том, что на перегонах в 2-3 км друг от друга устанавливались телефонные посты. Это были обыкновенные столбы с подвешенными на них телефонами. Около каждого поста стоял светофор - керосиновая лампа на деревянной мачте. Человек, стоящий возле светофора, поворачивал фонарь красным или зелёным светом в сторону идущего поезда, таким образом сообщая о состоянии пути. На некоторых участках вместо обычных светофоров использовали так называемые карликовые светофоры, которые устанавливались на деревянных мачтах. Питание светофоров получали от аккумуляторов.

Вскоре стало ясно, что в таком виде этой дорогой пользоваться нельзя. Встал вопрос: что делать со свайно-ледовой трассой? В условиях весеннего ледохода на Неве льды со скрежетом напирали на переправу и в любой момент могли её раздавить. Нужно было либо её разбирать, либо реконструировать. Одновременно с этим необходимо строить дополнительную, более надёжную ветку Шлиссельбургской магистрали. 19 марта 1943 года Военный совет Ленинградского фронта принял постановление - построить на трассе Шлиссельбург - платформа Поляны дополнительный обходной путь, протяженностью 18, 5 километров на участке Левобережная - Междуречье. Этот путь проходил в 2 - 3 километрах от основной дороги. Он находился не только дальше от линии фронта, но и был лучше защищён рельефом местности и лесом. Движение по обходному пути началось 25 апреля 1943 года. Одновременно началось строительство нового навесного железнодорожного моста через Неву.



*Надводный мост*

Для пропуска больших судов и военных кораблей с высокими мачтами был предусмотрен разводной пролет, который открывался с помощью металлических понтонов силой течения воды. Для пропуска автотранспорта соорудили настил из бревен. Однако мост постоянно подвергался артиллерийским обстрелам, а это приводило к перерывам движения поездов. И тогда приняли решение: свайно-ледовый мост не разбирать, а укрепить его и сохранить в качестве дублера. Три тысячи человек самоотверженно исполняли приказ: они укрепляли зыбкую переправу, латали дыры, скрепляли рельсы, забивали в дно реки Невы новые сваи. Работы проводились под водой и были невероятно трудны. Наличие моста - дублёра через Неву давало возможность переключать движение поездов с одного моста на другой и не допускать перерыва в движении. Для защиты мостов организовали задымление, что затрудняло ориентировку вражеской авиации. А плавающие мины, которые противник сбрасывал с самолётов, ловили сетями. В апреле начался ледоход. Свайный мост деформировался и мог в любой момент затонуть. Тогда для пропуска льда построили затворы, которые периодически открывали. К концу мая в Ленинград приходило до 35 составов в сутки. Город стал оживать.

Многие железнодорожники, строившие и эксплуатировавшие Шлиссельбургскую магистраль, были награждены орденами и медалями, а некоторым из них присвоено звание Героя Социалистического Труда. Это они водили поезда по «Дороге Победы» и в мороз, и под грохот канонады, и восстанавливали разрушенные пути. Среди награждённых **Мария Ивановна Яблонцева**, когда-то 17-летняя Мария, девушка с русыми косичками, которую известие о начале войны настигло в школе на выпускном вечере. «Мы уже слышали, что объявлена война, поэтому шумного веселья не было, вспоминает Мария Ивановна, - а когда мальчишки провожали нас домой,

началась первая для Ленинграда воздушная тревога. В 1942 году стало совсем тяжело - я ослабла от голода и почти не могла ходить. Тогда и попросила в райкоме комсомола устроить меня куда-нибудь на работу. Меня и еще 20 таких же девчонок направили в кондукторский резерв Финляндского отделения. У меня тогда слово «кондуктор» ассоциировалось только с проверкой билетиков в трамвае. И каково же было мое удивление, когда нас подвели к вагону и начали объяснять: «Вот тормозная колодка, вот буферная тарелка, вот воздушные рукава. Будете сцеплять и расцеплять вагоны - формировать поезда!»... В год 70-летия Победы Мария Ивановна отметила свой 90-летний юбилей.

Возможно, кому – то покажется, что успех был ничтожным и кратковременным: Шлиссельбургская магистраль существовала всего около года, и что жертвы были напрасными. «Коридором смерти» называли тогда эту магистраль: слишком многими жизнями пришлось поплатиться за эту «дорогу бессмертия». Но после войны, заново осмыслив её огромную роль, такую важную для осаждённого города, для обречённых на вымирание от голода его жителей, становится понятным её новое, послевоенное название - «Дорога Победы», «Коридор бессмертия».

Часто вспоминая своё военное прошлое, **Антонина и Петр** всякий раз удивлялись и восхищались большой слаженностью в работе всех служб, жертвенным трудом людей ради спасения жизненно важной для блокадного Ленинграда магистрали.

Как сложилась дальнейшая военная судьба **Антонины и Петра**? После «Коридора бессмертия» **Антонину** с мужем перебросили на обслуживание «Дороги жизни» - ледовой трассы через Ладожское озеро (есть удостоверение). После полного освобождения Ленинграда от фашистской блокады их бригада шла вместе с войсками через Прибалтику, Польшу. Судьба их хранила. Победу они встретили в Германии.

Спасение Ленинграда стало крупнейшим военно-историческим событием Великой Отечественной и Второй мировой войны. Прошло 75 лет со дня полного освобождения города - героя от фашистской блокады (27 января 1944 года). Об этой победе тогда писал известный советский поэт С. Я. Маршак: *«Враги кричали: «Нет конца/ У ленинградского кольца!».* /Мечом рассёк его боец/ – *И вот кольцу пришёл конец!».*

Прошло больше семи десятков лет, но до сих пор на ленинградских торфяных болотах находят проржавевшие скрученные рельсы, шпальные костыли, буферные тарелки, обломки вагонов, не захороненных солдат... . Зачастую истинные подвиги остаются в тени, и только потомки оценивают их по заслугам. Благодарные потомки чтят память о тех строителях секретной «Дороги Победы», которые пронесли сквозь «коридор смерти» ЖИЗНЬ. Стали памятниками два паровоза магистрали: Эу 708-64, установленные на станции Волховстрой, Эм 721-83 - на станции Петрокрепость. А в Шлиссельбурге, на берегу Невы, можно увидеть скромную стелу с куском железнодорожного полотна. Надпись на стеле напоминает, что здесь под огнём врага была построена железнодорожная

линия, связавшая осаждённый Ленинград со страной, которая никогда не забывала ленинградцев.



*Стелла строителям и железнодорожникам Шлиссельбургской магистрали.*



*Память моя блокадная.*

После войны **Антонина и Пётр** вместе со всеми восстанавливали разрушенную войной страну, воспитывали сына Виктора и дочь Татьяну, у которой в городе Сортавала республики Карелия и проживала **Антонина Захаровна Валикова**. В 2014 году участница войны отметила своё 90–летие. За заслуги перед Родиной она награждена многими медалями и памятными знаками, среди которых медаль «За оборону Ленинграда». Эта награда ей более всего дорога. До своего 95–летия Антонина Захаровна не дожила совсем немного.

Битва за Ленинграда - теперь только история, нет и Шлиссельбургской магистрали. Там, где она проходила, всё изменилось. Но благодарные ленинградцы - петербуржцы будут помнить тех, кто в труднейших условиях строил, защищал и эксплуатировал легендарную «Дорогу Победы». Защитники и жители блокадного Ленинграда - мужчины, женщины, дети вошли в бессмертие, потому что сопротивлялись смерти, вопреки обстоятельствам и условиям, которых до сих пор не знала история.