

# СУВАЖЕНИЕМ

# К ПАМЯТИ

16+



Газета Ассоциации  
предприятий  
похоронной отрасли  
Санкт-Петербурга  
и Северо-Западного  
региона



**Продолжаем рассказ о работе компаний Ассоциации предприятий похоронной отрасли Санкт-Петербурга и Северо-Западного региона по уходу за могилами Героев Советского Союза на кладбищах города**

стр. 2—3



**120 лет назад скончался русский художник-пейзажист Иван Шишкин. Живописец был похоронен на Смоленском православном кладбище, позже его прах перенесли на Тихвинское кладбище Александро-Невской лавры**

стр. 7



**На Смоленском православном кладбище похоронен выдающийся русский флотоводец и кораблестроитель Андрей Александрович Попов, который скончался в нашем городе 120 лет назад, 6 марта 1898 года**

стр. 8

## Нелегкий путь блокадной Дороги Победы

**75** лет назад, в феврале 1943 года, в осажденный Ленинград по построенной в рекордные сроки железной дороге пришел первый поезд с продовольствием и вооружением. Один такой поезд, прошедший по освобожденному во время операции по прорыву блокады городу участку, заменял сотни рейсов «полторок», курсировавших по Дороге жизни.

С этого момента 75 процентов грузов шли в город по новой железнодорожной ветке, что позволило снабдить Ленинград необходимым продовольствием, увеличить норму выдаваемого ленинградцам хлеба и других продуктов. С 22 февраля 1943 года норма вы-

дачи хлеба для рабочих и инженеров горячих цехов и оборонных заводов составила 700 граммов, для рабочих — 500 граммов, для служащих — 400, иждивенцам и детям — 300.

Кроме того, железнодорожное сообщение позволило снабдить защитников Ленинграда достаточным количеством боеприпасов, снаряжения. Это сыграло важную роль в боях по полному снятию блокады.

Также из Ленинграда вывозили нетрудоспособное население. И если большую часть 1943 года эвакуация осуществлялась через Ладожское озеро, то в конце года она была полностью переключена на железную дорогу. 23 октября 1943 года Военный совет Ленинградского фронта принял по этому вопросу специальное постановление, в котором было сказано: перевозку из Ленинграда эвакуируемых инвалидов Отечественной войны, престарелых, больных и командировочных с 10 ноября 1943 года производить по железной дороге.

Поэтому вполне заслуженно эту трассу называли Дорогой Победы.

Однако на многие десятилетия Дорога Победы осталась в тени Дороги жизни, а о подвиге людей, ее построивших в немыслимые сроки (17 дней) и эксплуатировавших под постоянными обстрелами и бомбежками, не слагали песни и практически не писали книг.

Сегодня это можно объяснить. Ведь вся тема блокады Ленинграда после знаменитого «Ленинградского дела» и разгрома Музея блокады фактически подверглась забвению. Всё, что на эту тему писали и снимали, делалось под жестким идеологическим контролем. Да и Дорога Победы, которую к тому же чаще называли «коридором смерти» — из-за того, что каждый рейс, проходивший буквально в нескольких километрах от позиций врага, был смертельно опасным, — вероятно, не очень вписывалась в общую картину.

Лишь в семидесятые годы появились первые издания, в которых рассказывалось об истории этой трассы, а в 1995-м в Петрокрепости был основан музей Дороги Победы. В январе этого года, в день 75-летия прорыва блокады Ленинграда, состоялась премьера фильма «Коридор бессмертия», посвященного Дороге Победы.

Читайте на стр. 4—5



Фото ИНТЕРПРЕСС

## Первый олимпийский чемпион нашей страны

**19** февраля, на 88-м году жизни, скончался почетный гражданин Санкт-Петербурга, двукратный олимпийский чемпион, заслуженный тренер по академической гребле, архитектор и скульптор Юрий Сергеевич Тюкалов. В 1952 году в Хельсинки, победив в одиночках, он стал первым советским чемпионом Олимпийских игр. А свою первую медаль — «За оборону Ленинграда» — Юрий Тюкалов, переживший блокаду в осажденном городе, получил уже в 12 лет

Телеграмму с искренними соболезнованиями родным и близким Юрия Сергеевича направил президент России Владимир Путин. Последние почести выдающемуся жителю нашего города отдал губернатор города Георгий Полтавченко, председатель Законодательного Собрания Вячеслав Макаров, главный федеральный инспектор по СЗФО Виктор Миненко, почетные граждане Санкт-Петербурга, известные спортсмены, представители культурной общественности, жители города.

Читайте на стр. 6



### Горячая телефонная линия

Каждый человек заслуживает достойного завершения своего жизненного пути, и в этом он вправе рассчитывать на помощь близких. Им в этот скорбный момент труднее всего. Для того чтобы поддержать людей, столкнувшихся с горькой необходимостью в короткий срок уладить все похоронные формальности, мы открыли бесплатную телефонную справочную службу, которая работает ежедневно с 8.00 до 22.00.

Телефоны: 764-24-01, 713-35-35.

Кроме того, с 9 до 18 часов по всем вопросам, связанным с погребением, вы можете обращаться по тел. 713-16-06.

### Программа «Гражданский контроль»

На базе Ассоциации предприятий похоронной отрасли Санкт-Петербурга и Северо-Западного региона работает социальная программа «Гражданский контроль».

«Гражданский контроль» — это выделенная телефонная линия, по которой любой желающий может задать вопросы, высказать свое мнение, обратиться за помощью или пожаловаться на работу различных структур похоронного рынка.

Телефоны для звонков по программе «Гражданский контроль»: (812) 612-11-26, (812) 713-25-59, по рабочим дням с 11.00 до 18.00.

### Программа «Долг»

Ассоциация выплачивает по тысяче рублей дополнительно к городским и федеральным пособиям на похороны жителей Санкт-Петербурга, награжденных почетным знаком «Житель блокадного Ленинграда».

Деньги можно получить по адресу: ул. Достоевского, д. 9.

По всем вопросам можно обратиться в Ассоциацию предприятий похоронной отрасли Санкт-Петербурга и Северо-Западного региона по телефону (812) 713-25-59, по рабочим дням с 11.00 до 18.00.

# Предприятия Ассоциации восстанавливают



## СОЦИАЛЬНЫЙ ПРОЕКТ

**Н**аша газета продолжает рассказ о могилах Героев Советского Союза и полных кавалеров ордена Славы, похороненных на кладбищах нашего города, которые были восстановлены силами компаний — членов Ассоциации предприятий похоронной отрасли Санкт-Петербурга и Северо-Западного региона. Предприятия Ассоциации, обслуживающие кладбища, также проводят постоянную работу по уходу за этими намогильными сооружениями.

Сегодня мы говорим о работах, которые проводятся ООО «Похоронное бюро Кронштадтского района» на Городском русском кладбище Кронштадта, на котором находятся могилы шести Героев Советского Союза.

Напомним, что в прошлых выпусках мы рассказывали о героях, памятники на могилах которых восстановлены на Богословском, Большеохтинском, Волковском, Еврейском, Колпинском городском, Красненском, Красносельском, Ново-Волковском, Северном, Серафимовском, Южном кладбищах, на кладбище Памяти жертв 9 января, а также на воинских захоронениях «Чесменское», «Высота Меридиан» и «Пулковское».

«На Городском русском кладбище Кронштадта похоронены шесть Героев Советского Союза, это летчики Григорий Сергеевич Пинчук, Андрей Матвеевич Ефимов и Пётр Васильевич Кондратьев, командиры торпедных подразделений Василий Маркович Жильцов, Иван Сергеевич Иванов и артиллерист Павел Иванович Крылов, — говорит генеральный директор ООО «Похоронное бюро Кронштадтского района» Михаил Анатольевич СКВОРЦОВ. — Все захоронения находятся в хорошем состоянии, и наше предприятие постоянно ухаживает за ними.

Захоронения Героев Советского Союза мы обязательно приводим в порядок ко всем памятным датам, связанным с историей Великой Отечественной войны и блокады Ленинграда, и круглогодично следим за их состоянием. В эти работы входит помывка и обновление намогильных сооружений, ремонт и окраска ограды, досыпка гравия и песка, уборка от травы, листвы и снега».

Также на Городском русском кладбище Кронштадта находится 4 братских захоронения погибших в годы Великой Отечественной войны воинов Краснознаменного Балтийского флота и Ленинградского фронта. На Большом братском захоронении покоится 1868 человек (1775 из них известны, 93 неизвестны), на Малом братском захоронении — 162 человека (129 из них известны, 33 неизвестны).

На еще одном братском захоронении лежат останки моряков и офицеров с линкора «Марат», который был разбомблен и затонул 23 сентября 1941 года: по данным историков, на его борту погибли 326 матросов и офицеров. На четвертом похоронены 56 жертв Кронштадтского военно-морского госпитализма, который подвергся фашистской бомбардировке 21 сентября 1941 года и был практически разрушен.

«Наше предприятие поддерживает эти захоронения в должном состоянии. Каждый год в праздничные и траурные даты нашей истории здесь собирается много людей, помнящих о подвиге героев-кронштадтцев, — продолжает Михаил Скворцов. — На торжественно-траурные митинги и возложения цветов приходят и ветераны, и школьники, и конечно, ныне служащие офицеры и курсанты. Наша общая обязанность, как потомков тех, кто отстоял Ленинград и его морской форпост — город Кронштадт, — свято чтить память тех, кто отдал свои жизни за свободу нашей Родины».

Павел ФЕДОТОВ

**В**асилий Маркович ЖИЛЬЦОВ (1909—1976) — участник Великой Отечественной войны, командир звена торпедных катеров 1-го гвардейского дивизиона бригады торпедных катеров Балтийского флота, гвардии капитан 3-го ранга, Герой Советского Союза.

Василий Жильцов родился 16 (29) ноября в селе Старомихайловка в Донецкой области. С 1931 года в Рабоче-крестьянском Красном флоте. Учился в артиллерийской школе Краснознаменного Балтийского флота, служил торпедистом на посыльном судне «Железняков». С июня 1937 года Василий Жильцов командовал торпедным катером, в 1939 году в звании младшего лейтенанта был назначен командиром звена торпедных катеров.

В первый год Великой Отечественной войны звено торпедных катеров под командованием Жильцова участвовало в 23 выходах. В июне—июле 1941 года он произвел 7 минных постановок на подходах к базам противника, обеспечил высадку на вражескую территорию 6 диверсионных групп.

26 июля 1941 года в Ирбенском проливе были обнаружены 26 кораблей противника. Был получен приказ атаковать наиболее ценные вражеские корабли. Василий Жильцов с близкой дистанции атаковал и потопил миноносец.

**И**ван Сергеевич ИВАНОВ (1914—1944) — гвардии капитан-лейтенант, командир отряда 1-го гвардейского Краснознаменного дивизиона торпедных катеров Балтийского флота, Герой Советского Союза.

Иван Иванов родился в 1914 году в селе Сулак в Саратовской области в семье крестьянина. Окончил школу-семилетку и школу ФЗО. Работал литейщиком на заводе в городе Горьковке.

В 1941 году Иван Сергеевич Иванов добровольно ушел на флот. С начала Великой Отечественной войны сражался на Балтике, был командиром звена и отряда торпедных катеров. В 1941 году был ранен. За боевые отличия был награжден орденами Красного Знамени (1941), Ушакова II степени (1944), Отечественной войны I степени (1943), медалью «За оборону Ленинграда».

Отряд торпедных катеров под командованием Ивана Сергеевича Иванова вел поиск вражеских конвоев и уничтожал их, ставил мины, высаживал разведывательные группы в тылу противника, охранял наши коммуникации, поддерживал сообщение между Кронштадтом и передовой базой флота на острове Лавансари. Иван Иванов провел более 100 боевых операций, каждая из которых отмечена решительностью действий и высоким воинским мастерством.

В одной из них, в ночь на 13 июля 1941 года, дозорные корабли обнаружили вражеский конвой в

Второй миноносец и транспорт потопили, а сторожевой корабль противника повредили 2 других торпедных катера звена.

В 1941—1944 годах катерами звена Жильцова и им лично потоплено 10 боевых кораблей противника общим водоизмещением 6250 тонн. 6 сентября 1943 года при атаке на караван противника Жильцов получил тяжелое ранение, но сумел довести катер на базу.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 22 июля 1944 года за «образцовое выполнение боевых заданий командования и проявленные мужество и героизм в боях с немецко-фашистскими захватчиками» гвардии старшему лейтенанту Жильцову Василию Марковичу было присвоено звание Героя Советского Союза, вручены медаль «Золотая звезда» и орден Ленина.

Также Василий Жильцов награжден орденами Красного Знамени, Ушакова II степени и Отечественной войны I степени, орденом «Красная Звезда», медалями.

После Великой Отечественной войны Василий Маркович продолжал службу в ВМФ. В отставке с 1953 года. Работал на Кронштадтском Мор-

ском заводе. Умер 16 декабря 1976 года и был похоронен на Городском русском кладбище Кронштадта.

Имя Героя Советского Союза увековечено в мемориале «Воинам-катерникам» в городе Балтийске и на мемориальной доске перед проходной Кронштадтского Морского завода. 13 сентября 2008 года в Кронштадте в Манежном переулке Василию Марковичу Жильцову был открыт памятник.



ском заводе.

Умер 16 декабря 1976 года и был похоронен на Городском русском кладбище Кронштадта.



еще три транспорта и одну самоходную баржу с войсками. На рассвете разгром фашистского конвоя завершили летчики морской авиации.

Звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда» Ивану Сергеевичу Иванову было присвоено 22 июля 1944 года за «потопление его отрядом 13 вражеских кораблей и транспортов и проявленное при этом личное мужество».

Герой Советского Союза капитан 3-го ранга Иван Сергеевич Иванов погиб при выполнении боевого задания в Нарвском заливе 26 августа 1944 года. Похоронен на Городском русском кладбище Кронштадта.

# МОГИЛЫ ГЕРОЕВ И УХАЖИВАЮТ ЗА НИМИ

**П**ётр Васильевич КОНДРАТЬЕВ (1909—1943) — гвардии полковник, участник Советско-финской и Великой Отечественной войн. Звание Героя Советского Союза за был удостоен за действия во время Зимней войны (1939—1940) с финнами.

Пётр Кондратьев родился 20 июня 1909 года в Витебске в семье железнодорожника. В РККА с декабря 1929 года. В 1933 году окончил Ленинградскую военно-теоретическую школу летчиков, затем — Ейскую военно-морскую школу летчиков.

Помощник командира авиаполка капитан Пётр Кондратьев за время Советско-финской войны сделал 66 боевых вылетов, потопил вражеское судно с боеприпасами, сжег на аэродроме 7 вражеских самолетов, уничтожил 2 паровоза, 7 автомашин.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 21 апреля 1940 года за «образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с финской бело-гвардейщиной и проявленные при этом отвагу и героизм» Петру Кондратьеву было присвоено звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда».

В Великой Отечественной войне Пётр Кондратьев участвовал в обороне Ленинграда, истребительный авиалет под его командованием за 5 месяцев провел 389

воздушных боев, уничтожил 105 вражеских самолетов, 55 танков.

Приказом по Краснознаменному Балтийскому флоту командир 5-го авиаполка 61-й авиабригады майор Кондратьев был награжден орденом Красного Знамени за то, что в период с 22 июня по 1 октября 1941 года полком было сделано 4500 вылетов, сбито 75 самолетов противника, уничтожено 54 танка и до 1000 солдат и офицеров противника.

25 марта 1943 года гвардии полковник Кондратьев был награжден вторым орденом Красного Знамени за успешное руководство частями дивизии и содействие по успешному разгрому фашистов южнее Ладожского озера при прорыве блокады Ленинграда.

Командир 61-й авиабригады Балтийского флота гвардии полковник Кондратьев погиб 1 июня 1943 года в бою над Финским заливом. Был похоронен на о. Котлин (Бычье Поле), позже перезахоронен на Городском русском кладбище Кронштадта.

Именем Петра Васильевича Кондратьева названа улица в Витебске, а также поселок в Выборгском районе Ленинградской области.

**П**авел Иванович КРЫЛОВ (1914—1944) — майор РККА, участник Советско-финской и Великой Отечественной войн, звание Героя Советского Союза получил в 1940 году за борьбу с финской бело-гвардейщиной.

Павел Крылов родился 6 мая 1914 года в деревне Ивьево в Костромской области. После окончания начальной и строительной школ работал водопроводчиком в Ленинграде. В РККА с 1936 года, окончил курсы младших лейтенантов. Во время Советско-финской войны — командир огневого взвода 24-го артиллерийского полка 50-го стрел-

ного фронта. В ночь с 25 на 26 января 1940 года Павел Крылов скрытно выкатил свое орудие на открытую позицию и на рассвете огнем прямой наводкой уничтожил финский дот. Несмотря на массированный вражеский огонь, артиллеристы не покинули позиции, пока дот не был полностью разрушен.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 21 марта 1940 года за «образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с

финской бело-гвардейщиной и проявленные при этом доблесть и мужество» старший лейтенант Павел Крылов был удостоен звания Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда».

На фронтах Великой Отечественной войны с 1941 года. Участвовал в боях под Ленинградом, освобождении города от блокады. Майор Крылов погиб под Нарвой 3 марта 1944 года от взрыва вражеского снаряда. По личному приказу командующего Ленинградским фронтом генерала Леонида Говорова был похоронен на Городском русском кладбище Кронштадта.

В честь Павла Ивановича Крылова названа школа на его родине.



**М**атвей Андреевич ЕФИМОВ (1909—1943) — капитан Рабоче-крестьянской Красной Армии, участник Великой Отечественной войны, Герой Советского Союза, в честь которого названа улица в Санкт-Петербурге.

Матвей Ефимов родился 23 июля (5 августа) 1909 года в деревне Березок в Смоленской области. Окончил школу-семилетку, работал в колхозе. Был председателем

сельского совета, секретарем комсомольской организации. В 1931 году Ефимов был призван на службу в Рабоче-крестьянскую Красную Армию. В 1937 году с отличием окончил Ейское военно-морское авиационное училище, после чего остался в нем летчиком-инструктором.

С первого дня на фронте Великой Отечественной войны. К апрелю 1942 года гвардии старший лейтенант Матвей Ефимов командовал звеном 3-го гвардейского истребительного авиаполка 61-й

**Г**ригорий Сергеевич Пинчук (1912—1944) — командир самолета 57-го скоростного бомбардировочного авиационного полка Военно-воздушных сил Краснознаменного Балтийского флота, капитан, Герой Советского Союза.

Родился 11 января 1912 года в селе Лоев в Белоруссии в семье рабочего. Окончив 7 классов, работал матросом речного флота, затем на заводе «Сатурн» в Днепрпетровске. После окончания Днепрпетровского железнодорожного техникума поступил на электрофакультет Транспортного института.

В Красной Армии с декабря 1934 года. В 1936 году окончил Ворошиловградскую военно-авиационную школу летчиков. Служил в бомбардировочной авиации ВВС Балтийского флота.

Участник Советско-финской войны. 2 февраля 1940 года над островом Суурсаари, при возвращении из разведывательного полета, самолет лейтенанта Григория Пинчука был атакован и подбит финским истребителем. Но летчику удалось совершить вынужденную посадку в зоне действия финских береговых батарей и передать командованию важные разведывательные данные. Вскоре был найден и вывезен летящей лодкой МБР-2 на свой аэродром.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 7 февраля 1940 года за «образцовое выполнение заданий командования и проявленные при этом мужество и героизм» лейтенанту Пинчуку Григорию Сергеевичу присвоено звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и меда-

и орденов. Истребительная авиабригада Балтийского флота. К тому времени он совершил 280 боевых вылетов, в воздушных боях лично сбил 3 вражеских самолета и 19 — в составе группы.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 14 июня 1942 года за «образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с немецкими захватчиками и проявленные при этом мужество и героизм» гвардии старший лейтенант Матвей Ефимов был удостоен звания Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда».

С августа 1942 года — заместитель командира полка по политической части. 21 октября 1942 года был награжден вторым орденом Ленина, также за время войны — двумя орденами Красного Знамени.

7 января 1943 года Матвей Ефимов погиб в авиакатастрофе на аэродроме Борки, направляясь с группой летчиков для получения новых истребителей для полка. Похоронен на Городском русском кладбище Кронштадта.

На Аллее Славы в Кронштадте установлена мемориальная доска с именами Героев Советского Союза морских авиационных полков Балтийского флота — в том числе с фамилией Ефимова. В Санкт-Петербурге в честь Ефимова названа улица, на которой на доме №1 установлена мемориальная доска.

ли «Золотая Звезда».

После окончания Советско-финской войны вернулся на Черноморский флот командиром звена. В конце 1940 года был откомандирован на учебу в Военно-морскую академию, которую окончил в 1942 году.

Участник Великой Отечественной войны с 1942 года. В составе Военно-воздушных сил Краснознаменного Балтийского флота командовал эскадрилей 35-го штурмового авиационного полка, был командиром по оперативной части 11-го авиационного полка.

14 мая 1944 года капитан Григорий Пинчук погиб при выполнении боевого задания. Похоронен на Городском русском кладбище Кронштадта.

Именем Героя названа улица в поселке Лоев Гомельской области Белоруссии.



# Нелегкий путь блокадной Дороги Победы

Окончание. Начало на стр. 1

В день прорыва блокады Ленинграда, 18 января 1943 года, Государственный комитет обороны СССР принимает решение о строительстве на узком освобожденном участке суши железной дороги Шлиссельбург—Поляны. Столь сложное строительство, а дорогу необходимо было построить за 20 суток, было поручено метростроителям. Возглавил работы Иван Георгиевич Зубков, до войны являвшимся начальником «Ленметростроя». Строителям нужно было возвести железнодорожную ветку длиной более 30 километров в весьма болотистой местности, построить два небольших моста и полуторакилометровый мост через Неву.

Но прежде предстояло разминировать территорию. К этим работам приступили незамедлительно. По дороге, через которую должна была пройти важнейшая для снабжения города трасса, было найдено более 1700 мин и 52 артиллерийских снаряда.

Над возведением трассы работали свыше 5 тысяч человек. Работы велись одновременно с запада и востока. Шпалы и рельсы укладывали прямо на снег, благо зимние морозы это позволяли.

Через Неву сначала был возведен низководный временный мост длиной 1,3 километра. Был выбран участок, где глубина воды была не более 6 метров, а скорость течения — 2 метра в секунду. Из-за быстрого течения его сделали дугообразным — для большей устойчивости.

Для того, чтобы построить этот мост, было необходимо забить 2650 свай, переработать 3 тысячи кубометров леса. Работа велась круглосуточно, на очень сильном морозе.

По нормативам полагалось забивать 20 свай в день, но строители успевали вбить 85 свай за сутки. Такие темпы привели к тому, что на возведение первого моста ушло всего 12 дней, и первые испытания прошли уже 2 февраля. Всю линию возвели за 17 суток — раньше установленного ГКО срока. И 7 февраля первый поезд уже встречали на Финляндском вокзале.

Но строительство на этом не было завершено. Сразу же после возведения низководной временной переправы началось строительство постоянного высокоопорного моста на расстоянии в 500 метров ниже по течению. По этому мосту первый поезд прошел 18 марта.

Были проблемы и с сухопутной частью. Во-первых, с началом весны болотистая почва оттаяла, вода заливала дорогу. И в некоторых местах проходчикам приходилось подливать к трассе на плоту. Кроме того, резко прибавился световой день. Обстрелы и авианалеты становились всё чаще. И различные хитрости, применяемые железнодорожниками при следовании по открытым участкам (часть дороги проходила в лесополосе, а

Железнодорожная трасса действовала с 5 февраля 1943 года до 10 марта 1944 года.

За это время было проведено

более **6000** составов.

В Ленинград доставлено:

- **630** тысяч тонн продовольствия;
- **425** тонн угля;
- **1,4** миллиона тонн дров.

За год работы Дороги победы погибли **110** и ранены **175** железнодорожников.

А сколько здесь погибло военных — солдат и офицеров из подразделений ПВО и охраны — до сих пор неизвестно.

Обстрелы и авианалеты привели к тому, что на трассе было зафиксировано

свыше **1200** повреждений.

Подразделения ПВО сбили на этом участке **102** самолета противника.

часть — на открытой местности), не помогли.

Поэтому с 19 марта по 25 апреля был построен еще один — обходной путь, проходивший на пару километров севернее, а значит, дальше от позиций фашистов. Кроме того, он был лучше укрыт зарослями кустарника. Но в эксплуатации он был очень сложным, так как здесь было еще больше участков, которые проходили по болотам.

В целом, по этой трассе железнодорожники вели составы в условиях, которые никто не разрешил бы в мирное время. С нарушением всех норм поезда пролетали по первому временному мосту — колеса были частично погружены в воду. Также на некоторых заболоченных участках, где проседали рельсы, казалось, что состав просто плывет по воде.

Немаловажным фактором для эксплуатации трассы стало то, что первый временный мост разбирать не стали. И в случае повреждения основного, поезда шли по мосту-дублеру.

Правда, для этого были проведены очень серьезные работы по его реконструкции. Для того, чтобы использовать эстакаду в качестве дублера нового железнодорожного моста, нужно было принять меры для ее сохранения в период весеннего ледохода, а также частично перестроить, приспособив для работы в летних условиях, — говорится в книге «Непокоренный Ленинград», в главе, посвященной Дороге Победы. — Сохранение низководного моста в период ледохода являлось очень трудной задачей, так как его конструкция не обеспечивала пропуска даже относительно мелких льдин.

Ситуация требовала принятия специальных мер, ибо снос льдом эстакады неизбежно привел бы к сносу и только что построенного



Длина трассы Шлиссельбург—Поляны составляла **33** километра. На ней находилось **3** моста (через Неву, Назию и Черную), три разбега, устройство для электро- и водоснабжения.

Поэтому был разработан специальный план пропуска льда через низководный мост. Ледоход длился с 29 марта по 8 апреля 1943 г., и в эти дни работа по пропуску льда велась круглосуточно. В каждую смену, а особенно в напряженные дни с 29 марта по 3 апреля, для борьбы с ледоходом выставлялось до 1,5 тыс. человек, в том числе около 200 подрывников.

Работали и над максимальной эффективностью использования дороги. Вначале направление поездов на трассе чередовалось, и удавалось пропускать лишь две-три пары поездов в сутки. Для увеличения количества поездов был применен караванный способ: в одну ночь все поезда шли в Ленинград, в следующую — в обратную сторону. Интервал между поездами был сокращен; за ночь в одну сторону удавалось пропускать 16—25 составов.

Трасса постоянно подвергалась авианалетам и обстрелам. Всего было зафиксировано свыше 1200 повреждений железной дороги. На их ликвидацию под постоянным огнем противника выходили ремонтные бригады. Они чинили дорогу и поезда продолжали следовать в Ленинград.

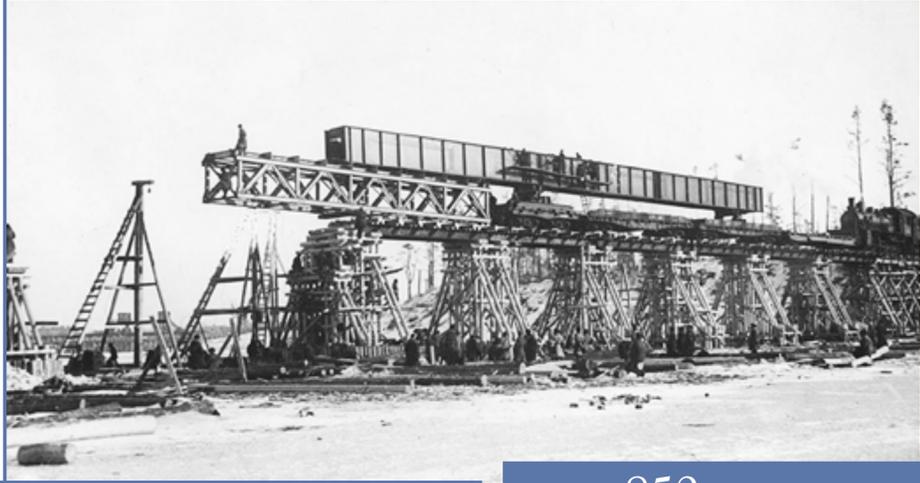
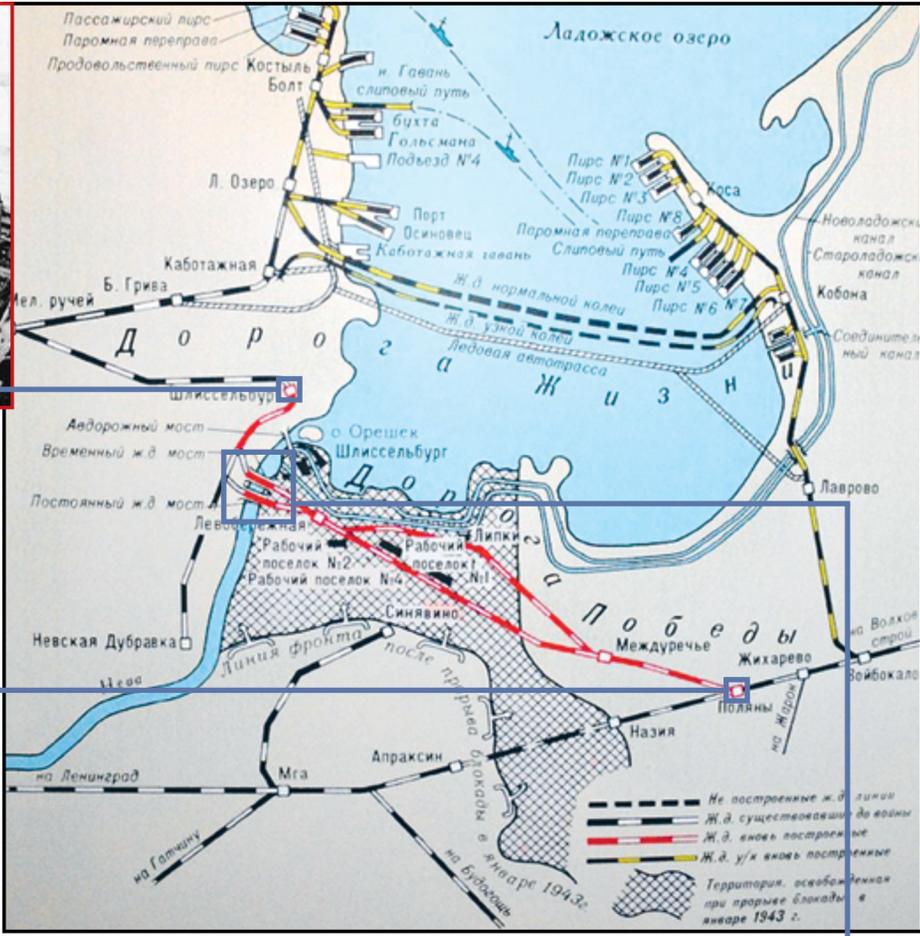
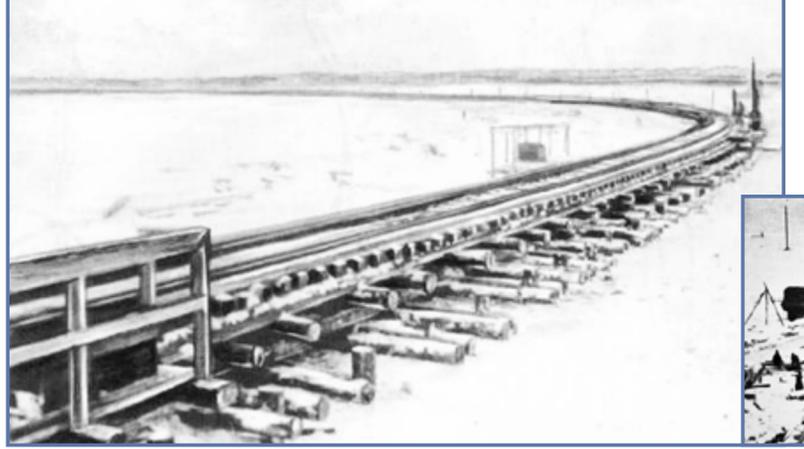
Сегодня на железнодорожной станции «Петрокрепость», в здании вокзала, работает музей «Дорога Победы». Экспозиция музея посвящена истории строительства Дороги Победы, а также беспримерному подвигу железнодорожников. Здесь же, на станции Петрокрепость, на вечную стоянку поставлен паровоз ЭМ 721-83, который 5 февраля отправился из Волховстроя по новой трассе, а 7 февраля 1943 года привез на Финляндский вокзал первый эшелон с продовольствием. Теперь этот паровоз — часть экспозиции музейного комплекса Октябрьской железной дороги.

Первый мост через Неву был возведен в рекордные сроки —

за **12** дней.

Его длина — **1,3** км.

Именно по нему **5** февраля прошел в Ленинград первый состав с продовольствием.



Мост длиной **852** метра и высотой более **8** метров под вражеским огнем строили человек из числа местного населения. Движение по этому мосту было открыто утром **19** марта **1943** года.

## Его называли спасителем Ленинграда



Иван Георгиевич Зубков — руководитель строительства Дороги Победы в 1943 году. Дороги, спасшей жизни тысяч ленинградцев и ускорившей полное освобождение нашего города от фашистской блокады.

Иван Георгиевич родился в 1904 году в городе Эссентуки. В 1930 году окончил Харьковский технологический институт. С 1933 по 1940 год принимал участие в строительстве Московского метрополитена, прошел путь от начальника смены до руководителя шахты. В 1940 году был награжден медалью «За трудовую доблесть».

В январе 1941 года он был начальником строительства «Ленметростроя». Именно под его руководством в несколько месяцев до начала Великой Отечественной войны началась прокладка первой линии метрополитена «Автово — Финляндский вокзал». Но после начала войны стройка была заморожена. Метростроители во главе с Иваном Зубковым занимались возведением оборонительных укреплений.

После того, как в сентябре 1941 года советские войска форсировали Неву и заняли плацдарм на ее левом берегу («Невский пятачок»), ленинградским метростроителям во главе с Зубковым было поручено организовать понтонную переправу для транспортировки танков на левый берег Невы.

Зимой 1942 года под руководством Зубкова была возведена железнодорожная ледовая переправа через Ладожское озеро (Дорога жизни). Общая длина узкоколейной железной дороги составила более 35 километров.

В январе 1943 года он был назначен руководителем строительства железнодорожной трассы Шлиссельбург—Поляны. Той

самой Дороги Победы, которая была введена в строй в рекордные сроки и на протяжении года снабжала город продовольствием, улем, вооружением.

В марте 1943 года начальник управления военно-восстановительных и заградительных работ Ленинградского фронта Иван Георгиевич Зубков был награжден орденом Красного Знамени.

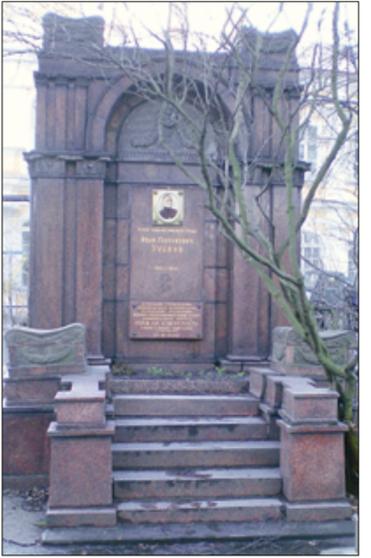
А 5 ноября 1943 года Указом Президиума Верховного Совета СССР за «особые заслуги в деле обеспечения перевозок для фронта и народного хозяйства и выдающиеся достижения в восстановлении железнодорожного хозяйства в трудных условиях военного времени» Ивану Георгиевичу Зубкову было присвоено звание Героя Социалистического Труда с вручением ордена Ленина и золотой медали «Серп и Молот».

28 июня 1944 года военный самолет, на борту которого находился Иван Георгиевич Зубков, был обстрелян и, не долетев несколько сот метров до посадочной полосы, упал. Никто из находившихся в самолете не выжил.

1 июля 1944 года состоялся похороны Ивана Георгиевича Зубкова. Они прошли с воинскими почестями, гроб с телом выдающегося инженера провозили по Невскому проспекту на орудинном лафете. Его сопровождал почетный караул. Тысячи ленинградцев вышли на Невский, чтобы проститься с человеком, который строил все важнейшие для обороны города объекты, внес огромный вклад в освобождение Ленинграда от блокады.

Похоронили Героя Социалистического труда, орденоносца Ивана Георгиевича Зубкова на Коммунистической площадке (ныне — Казачье кладбище) Александрово-Невской лавры. На его могиле сооружен портал из красного гранита, на котором написано «Погиб на боевом посту».

В 2017 году его именем была названа одна из улиц в Санкт-Петербурге.



# Первый олимпийский чемпион нашей страны

Окончание. Начало на стр. 1

«Перестало биться сердце выдающегося спортсмена и талантливого скульптора, почетного гражданина Санкт-Петербурга Юрия Сергеевича Тюкалова, — говорится в соболезновании Георгия Полтавченко родным, близким, друзьям, коллегам и ученикам спортсмена. — Юрий Сергеевич был человеком удивительной судьбы. В 1952 году он завоевал для нашей страны первую золотую олимпийскую медаль в академической гребле, а спустя четыре года повторил свое достижение. Завершив спортивную карьеру, он стал тренером и щедро делился своим опытом и мастерством с молодыми спортсменами...»

Мне не раз доводилось с ним встречаться, и он всегда удивлял своим невероятным трудолюбием, мудростью, оптимизмом, высокой ответственностью и доброжелательностью. Юрия Сергеевича Тюкалова больше нет с нами, но память об этом замечательном человеке навсегда сохранится в наших сердцах.

На церемонии прощания спикер Законодательного Собрания Вячеслав Макаров от имени депутатов выразил глубокие соболезнования родным и близким: «Сегодня мы прощаемся с человеком-легендой — великим спортсменом, замечательным художником — символом и гордостью Ленинграда—Санкт-Петербурга. Именно такие люди, наделенные выдающимися талантом и особым складом характера, сделали нашу страну великой державой».

Юрий Тюкалов родился 4 июля 1930 года в Ленинграде. Свою первую медаль он получил уже в 12 лет — это была медаль «За оборону Ленинграда». Юрий Тюкалов



## Ради жизни на земле

В День защитника Отечества, 23 февраля, на Серафимовском кладбище почтили память погибших в 1991 году при исполнении служебного долга сотрудников МЧС. У мемориала пожарным заупокойную литию совершил настоятель храма иконы Божией Матери «Неопалимая купина» протоиерей Георгий Сычев. К памятной плите были возложены цветы и венки.

В церемонии приняли участие представители правительства



Фото ИИПРЕСС

пережил в нашем городе блокаду от первого до последнего дня, он тушил «зажигалки», помогал в ликвидации пожаров. Семья с трудом выжила в осажденном городе — перед выводом части его отца, Сергея Петровича, из Ленинграда тот успел передать им мешок овса и спас их от голодной смерти.

После войны занимался футболом, лыжными гонками и академической греблей, которая и принесла ему мировую славу. На Олимпиаде в Хельсинки в 1952 году, в которой впервые принимала участие сборная СССР, он в соревнованиях одиночек в финале сенсационно обошел фаворита Мервина Вуда из Австралии и стал первым олимпийским чемпионом нашей страны. Спустя 4 года завоевал свою вторую золотую олимпийскую медаль — уже в двойках в паре с Александром Беркутовым.

Заслуженный мастер спорта СССР и заслуженный тренер по академической гребле, Юрий Сергеевич Тюкалов — серебряный призер Олимпиады 1960 года в Риме, шестикратный чемпион Европы (1954, 1956—1959 и 1961), многократный чемпион СССР (1948—1962) в составе спортивного клуба «Красное Знамя».

При этом, сразу после получения первой золотой олимпийской медали Юрий Тюкалов с отличием окончил Ленинградское высшее художественно-промышленное училище им. В.И. Мухомовой. Юрий Тюкалов — автор множества выполненных в металле скульптур,

связанных с историей России и российского флота.

В домике Петра I на Петроградской стороне на пенных канатах висит первый герб Санкт-Петербурга и макет медали в честь основания города, изготовленные двукратным олимпийским чемпионом. Но самое значительное его произведение — пано, установленное в центре мемориального зала Монумента героическим защитникам Ленинграда на площади Победы.

В 1957 году был награжден орденом Трудового Красного Знамени, в 1960-м — медалью за трудовую доблесть. В 2002 году стал почетным гражданином Санкт-Петербурга.

Церемония прощания с Юрием Тюкаловым состоялась 22 февраля в спортивном комплексе «Юбилейный», отпевание — в расположенном рядом Князь-Владимирском соборе. Похоронен на Никольском кладбище Александро-Невской лавры.

Подготовил Павел ФЕДОТОВ



Мемориальная Компания Силových Структур



## Памятники

Изготовление, хранение, доставка и установка памятников. Низкие цены, индивидуальные проекты.

Металлистов, д. 5 Титанова, д. 29 Достоевского, д. 9 1-я Советская, д. 8  
(812) 224-39-98 (812) 379-39-83 (812) 713-39-94 (812) 408-96-26  
8-901-312-24-85 8-901-307-84-14 8-901-312-24-87 (812) 408-96-33

Шафировский пр., 12, (812) 974-57-41

# Сайт Ассоциации предприятий похоронной отрасли Санкт-Петербурга и Северо-Запада



Информация  
 об Ассоциации предприятий похоронной отрасли Санкт-Петербурга и Северо-Запада,  
 о работе всех городских кладбищ,  
 о новостях отрасли,  
 о новом в законодательстве.  
 Электронная версия газеты  
 «С уважением к памяти».

А также раздел «Вопрос — ответ», который поможет вам оперативно получить ответы на актуальные вопросы, касающиеся важных вопросов законодательства о похоронном деле, возможности того или иного вида погребения на кладбищах города, установки памятников, поиска места захоронения родственников, поиска архивных документов и т.п.

www.funeralassociation.ru

# «Верстовой столб в развитии русского пейзажа»



И.И. Крамской. «Портрет И.И. Шишкина», 1873 г. Третьяковская галерея

легкомысленных занятий в жизни». Обучался в Московском училище живописи, ваяния и зодчества (1852—1856), затем в Императорской Академии художеств. С первого курса награждался медалями Академии.

Про стиль своей живописи, во многом вдохновленной видами Валаама, он говорил: «Природу нужно писать во всей ее простоте... Рисунок должен следовать за ней во всех ее прихотах формы».

Получил право на поездку за границу, но из Европы он писал друзьям: «Полюбить природу чужого народа — что изменить своей церкви». Тем не менее, за картину «Вид в окрестностях Дюссельдорфа» Иван Шишкин получил звание академика.

«Подлень» — первая картина Шишкина, при-

обретенная в 1869 году Павлом Михайловичем Третьяковым для своей галереи.

В 1858 году Шишкин увлекся литографией, серьезно занимался офортом, разработал новый в России способ гравирования — так называемый рельефный штрих.

О манере Шишкина рисовать пером Илья Ефимович Репин писал: «Публика, бывало, ахала за его спиной, когда он своими могучими лапами ломового и корявыми от работы палыдами начнет корезить и затирать свой блестящий рисунок, а рисунок, точно чудом или волшебством каким-то от такого грубого обращения автора, выходит всё изящней да блистательней».

В 1870 году Шишкин становится членом Товарищества передвижных художественных выставок. Иван Николаевич Крамской, один



И.И. Шишкин. «Утро в сосновом лесу», 1889 г. Третьяковская галерея  
 Замысел полотна Шишкину, скорее всего, подсказал Константин Аполлонович Савицкий. Он же написал медведей в самой картине. С некоторыми различиями в позах и количестве (сначала их было два) есть в подготовительных рисунках и эскизах. Медведи получились у Савицкого столь удачно, что он даже расписал на картине вместе с Шишкиным. Однако, когда картину приобрел Павел Третьяков, он убрал подпись Савицкого, оставив авторство за Шишкиным: «Начиная от замысла и кончая исполнением, все говорит о манере живописи, о творческом методе, свойственных именно Шишкину».



Захоронение И.И. Шишкина на Тихвинском кладбище Александро-Невской лавры

из организаторов и идеологов передвижников отметил: «Шишкин — верстовой столб в развитии русского пейзажа, это человек-школа».

Шишкин владел усадьбой в деревне Выра (сейчас — Гатчинский район Ленинградской области).

Иван Иванович Шишкин скоропостижно скончался в Петер-

бурге 8 (20) марта 1898 года, сидя за мольбертом. Был похоронен на Смоленском православном кладбище. В 1950 году прах художника вместе с памятником был перенесен на Тихвинское кладбище Александро-Невской лавры.

Подготовил Вячеслав САВИЦКИЙ

## 120 лет назад, 8 (20) марта 1898 года, умер русский художник-пейзажист, живописец, рисовальщик и гравер-аквафортист Иван Иванович Шишкин. Его самое известное произведение — «Утро в сосновом лесу» — знает, наверняка, каждый в нашей стране. Прах художника покоится на Тихвинском кладбище Александро-Невской лавры.

Родился будущий художник в Елабуге 13 января 1832 года. С детства начал рисовать, а в 18 лет сделал свой выбор и записал в тетради: «Посвятить себя живописи — значит отказаться от всяких

**Оформляя захоронение, можно получить скидочную карту**

Социальную благотворительную программу «Вам в помощь» реализует Ассоциация предприятий похоронной отрасли Санкт-Петербурга и Северо-Западного региона.

Задача этой программы — оказать материальную помощь социально незащищенным гражданам, а также создать дополнительную мотивацию для посещения кладбищ и регулярного ухода за захоронениями.

Для реализации программы «Вам в помощь» разработана специальная дисконтная карта, которая дает право на получение скидок на ряд товаров и услуг предприятий — членом Ассоциации. Эти карты будут выдаваться одновременно с оформлением захоронения. По карте клиент получит 5 (пять) процентов скид-

ки на надгробное сооружение (памятник), благоустройство мест захоронения, услуги автотранспорта в памятные даты, предметы похоронного ритуала, а также услуги агента — организатора похорон.

Карта скидок  
 764-24-01 713-35-35  
 www.funeralassociation.ru

## Газета «С уважением к памяти» распространяется по следующим адресам

- Центральный район**
  - ГУ «Специализированная служба по вопросам похоронного дела» (1-я Советская ул., д. 8).
  - Санкт-Петербургская общественная организация «Жители блокадного Ленинграда» (Невский пр., д. 104).
  - Государственный мемориальный музей обороны и блокады Ленинграда (Соляная пер., д. 9).
  - ООО «Мемориальная компания силовых структур» (1-я Советская ул., д. 8).
  - Ритуальное агентство № 1 (ул. Достоевского, д. 9).
  - Никольское кладбище (наб. р. Монастырки, д. 1, лит. А).
- Казанский кафедральный собор** (Казанская пл., д. 2).
- Адмиралтейский район**
  - Комитет по развитию предпринимательства и потребительской организации (Вознесенский пр., д. 16).
- Василеостровский район**
  - Смоленское православное кладбище (Камская ул., д. 26).
- Выборгский район**
  - Ритуальное агентство № 17 (Северный пр., д. 1).
  - Северное кладбище (пос. Парголово, между КАДОМ и 1-й Успенской ул.).
- Калининский район**
  - Богословское кладбище (пр. Мечникова, д. 31).
- Кировский район**
  - Красненькое кладбище (пр. Стачек, д. 98).
- Приморский район**
  - Серафимовское кладбище (Заусадская ул., д. 33).
- Красногвардейский район**
  - Ритуальное агентство № 2 (Екатерининский пр., д. 10).
  - Ритуальное агентство № 5 (Шафировский пр., д. 12).
  - ООО «РИП» (Шафировский пр., 12).
- Большеохтинское кладбище** (пр. Металлистов, д. 5).
- Малоохтинское кладбище** (Новочеркасский пр., д. 12, корп. 3).
- Пороховское кладбище** (Рябовское шоссе, д. 78).
- Невский район**
  - Еврейское кладбище (пр. Александровской фермы, д. 14).
  - Киновское кладбище (Октябрьская наб., д. 16, корп. 3).
- Московский район**
  - Ритуальное агентство № 4 (ул. Титанова, д. 29).
  - Городская больница № 26 (ул. Костюшко, д. 2).
  - Новодевичье кладбище (Московский пр., д. 100, корп. 2).
  - Южное кладбище (Волжское шоссе, д. 1).
- Фрунзенский район**
  - Кладбище Памяти Жертв 9 января (пр. Александровской фермы, д. 16).
  - Волковское лютеранское кладбище (наб. р. Волковки, д. 1).
  - Волковское православное кладбище (Расстанный пр.-д. д. 3).
  - Ново-Волковское кладбище (ул. Салова, д. 80).
- Всеволожский район Ленинградской области**
  - Ковалевское кладбище (Ленинградская область, Всеволожский район, платформа Ковалево).



## «Истинный учитель флота»

войне 1853—1856 годов. Капитан-лейтенант Попов командовал пароходами «Эльбурус», «Андия», «Турок», потопил шесть турецких судов. После высадки англо-французских войск в Евпатории Попов на пароходе «Тамань» прорвал блокаду Севастополя и ушел в Одессу, затем вернулся с припасами. Андрей Попов руководил установкой морских орудий на бастионах Севастополя и артиллерийским снабжением. Был награжден Золотым оружием «За храбрость» и двумя орденами.

**120** лет назад, 6 марта 1898 года, в Санкт-Петербурге скончался адмирал Андрей Александрович Попов — русский флотовец и кораблестроитель. Похоронен на Смоленском православном кладбище.

Андрей Александрович Попов родился 22 сентября 1821 года в семье поручика Корпуса корабельных инженеров. В 1838 году окончил Санкт-Петербургский Морской кадетский корпус и был направлен на Черноморский флот. Участвовал в боевых действиях на Кавказе.

Принимал участие в Крымской

С 1865 года занимался вопросами военного кораблестроения, неоднократно ездил за границу для изучения зарубежного опыта. С 1870 года член кораблестроительного отдела Морского технического комитета, который возглавлял с 1880 года до своей смерти. Поддерживал работы Степана Осиповича Макарова по совершенствованию минного оружия и боевому применению минных катеров.

Андрей Александрович был активным сторонником строительства в России парового броненосного флота. По его проекту был построен лучший в те времена в мире броненосец «Петр Великий», впервые оснащенный гидравликой для подъема орудий и поворота башен. Также Андрей Попов участвовал в проектировании и постройке броненосных океанских фрегатов (крейсеров) «Генерал-Адмирал» и «Герцог Эдинбургский».

Вице-адмиралу Попову принадлежит идея и проектное решение оригинальной конструкции кораблей круглой формы — броненосцев «Вице-адмирал Попов» и «Новгород». Он же стал инициатором переоборудования для военных

целей коммерческих пароходов. В 1877 году под его руководством началось строительство первых 100 миноносных катеров. В последние годы жизни руководил проектированием полуброненосных фрегатов «Дмитрий Донской» и «Владимир Мономах», строительство которых было завершено после его смерти. Академик Алек-

сей Николаевич Крылов называл его «истинным учителем флота».

Адмирал Андрей Александрович Попов скончался 6 марта 1898 года и был погребен на Смоленском православном кладбище (Екатерининская дорожка, участок №40).

Подготовил  
Вячеслав САВИЦКИЙ



## Он погиб, защищая Ленинград

**75** лет назад, 18 марта 1943 года, на Карельском перешейке погиб топограф Всесоюзного Арктического института Алексей Иванович Звездин. Он был похоронен в местечке Агалатово Всеволожского района Ленинградской области.

Алексей Звездин родился в городе Моршанске Тамбовской области. После школы он поступил в Пензенский землеустроительный техникум, окончив который, работал в Средне-Волжском управлении землеустройства в Куйбышеве.

В 1932 году после получения диплома Высших курсов аэрофотосъемки в Москве, Звездин отслужил год в Красной Армии и поступил на работу во Всесоюзный Арктический институт на должность заведующего картсправбюро. Занимаясь общественной работой, был участником I съезда Союза работников Севморпути, на котором его избрали членом Ревизионной комиссии ЦК Союза, в 1939 году он стал депутатом Куйбышевского райсовета Ленинграда. По отзывам коллег, Звездин был видным и уважаемым

человеком в институте, красивым и внешне, и внутренне.

Перед войной Алексей Звездин возглавлял аспирантуру института,

одновременно участвуя в ней, однако защитить диссертацию не успел. Защита была назначена на март 1942 года, а в июле 1941 он добровольцем ушел на фронт.

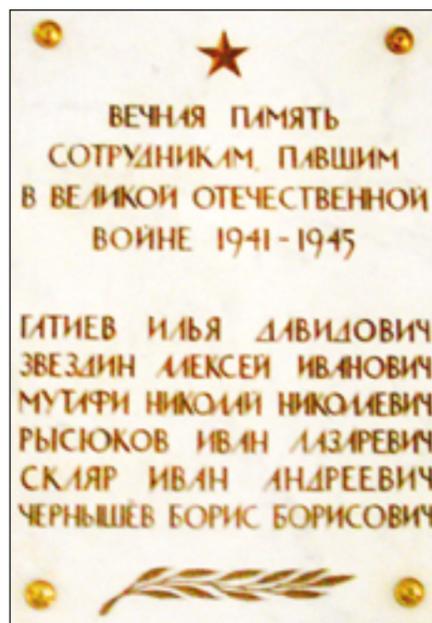
21 октября 1941 года военный топограф Гранга Звездин был ранен под Петергофом. После лечения он вернулся на передовую, о его фронтовых делах неоднократно писала пресса Ленинградского фронта. Звездин был награжден орденами Красного Знамени, Отечественной войны I и II степеней, медалями «За отвагу», «За боевые заслуги».

18 марта на Карельском перешейке жизнь начальника штаба 204-го стрелкового полка 10-й стрелковой дивизии 3-й армии майора Алексея Звездина оборвала пуля снайпера. Посмертно он был награжден орденом Красной Звезды. По данным архива Министерства обороны, он был похоронен в местечке Агалатово Всеволожского района Ленинградской области. Могилу найти не удалось.

В Санкт-Петербурге фамилия Звездина увековечена на памятной стеле возле Арктического и Антарктиче-



Гора Звездина на Северо-Западе острова Большевик в архипелаге Северная Земля



Мемориальные доски на наб. р. Мойки, 120, (вверху слева) и на ул. Беринга, 38

ского научно-исследовательского института на улице Беринга, 38, а также на мемориальной доске в здании ВНИИОкеангеология (бывший НИИГА, правопреемник Горно-геологического управления Главсевморпути) на наб. реки Мойки, 120.

Именем Звездина названа гора на северо-западе острова Большевик в архипелаге Северная Земля

**Георгий АВETISOV,**  
главный научный сотрудник  
ВНИИОкеангеология,  
доктор геолого-  
минералогических наук,  
почетный полярник