
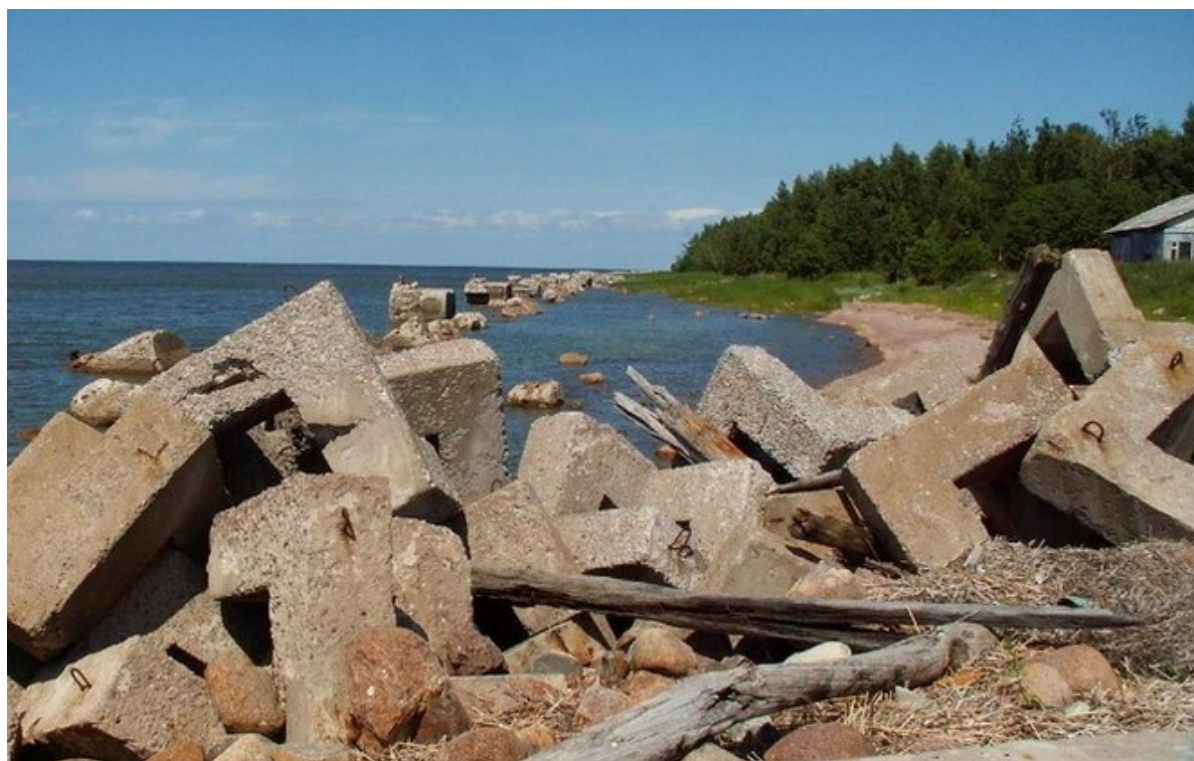




Комсомольск-на-Балтике



Колотун-Бабай

 v_murza<https://v-murza.livejournal.com/2008-08-05> 23:05:00

«...но замечательные люди исчезают у нас, не оставляя по себе следов. Мы ленивы и нелюбопытны...»

Эту пушкинскую фразу из «Путешествия в Арзрум» следовало бы продолжить. Исчезают у нас и города, и целые пласты прошлого.

Хочу рассказать вам о городе-призраке на побережье Финского залива. Его последние следы будут скоро стерты строительством Усть-Лужского порта. Он именовался когда-то Объектом-200 или Комсомольском-на-Балтике. О трагических страницах его строительства и разрушения до сих пор мало кому известно.

Второй Кронштадт

На восточной оконечности Лужской губы находятся старинные водские рыбацкие деревни — Вистино, Логи, Ручьи. Здешнее побережье обладает редкой для Финского залива особенностью – сразу идут большие глубины. Еще в начале XX века существовал проект большой военно-морской базы на этом участке, смысл которой - защита дальних подступов к Петербургу.

В результате революции и гражданской войны территории прибалтийских окраин империи оказались утраченными. Балтийский флот потерял крупные базы Гельсингфорс, Ревель, Либаву. Базирование флота ограничилось Кронштадтом и Петроградом, что было крайне неудобно и опасно в случае возникновения военных действий.

В 30-е годы о проекте Второго Кронштадта вспомнили. В секретном постановлении СТО СССР № 37 «Об особых мероприятиях по Кронштадтской морской крепости» указывалось: «...приступить в 1934 г. к постройке маневренной базы Балтийского флота в Лужской губе, а также к строительству в ее районе боескладов».

Интересно, что строительство Комсомольска-на-Амуре имело в то время свой номер – «Строительство-201». А ВМБ Ручьи называлась «Строительством-200», почему и называют его иногда Комсомольском-на-Балтике.

Практика обеих была почти одинакова. На ручьевском берегу возникли обнесенные колючей проволокой бараки. Это был Лужский лагерь НКВД. В нем содержались от 10 до 20 тысяч заключенных.

Среди строителей были и вольнонаемные, в том числе более тысячи человек инженерно-технического персонала. Они жили здесь вместе с семьями и должны были остаться на постоянное жительство для обслуживания объектов базы. Для них, их семей и семей военных моряков на побережье построили небольшой, но современный город.

Если райцентр Кингисепп с населением в 6,5 тыс.чел. состоял из деревянных одноэтажных домов с печным отоплением, без водопровода, то во «Втором Кронштадте» все здания были кирпичными, они имели централизованное отопление, водоснабжение и канализацию. Были построены 4-этажные жилые дома, магазины, столовые, ресторан, детские сады, 10-летняя школа, госпиталь, банно-прачечный комбинат, большой базовый клуб с залом на 1000 мест. Рядом с клубом был устроен фонтан.

Для энергоснабжения была построена большая 2-этажная электростанция. Она имела перекрытие, дающее защиту от 250-килограммовых бомб.

Огромный объем работ был проведен по созданию военных объектов базы. На расстоянии нескольких километров с помощью металлических свай был укреплен берег и построена железобетонная стенка. Дноуглубительные работы должны были обеспечить подход к берегу кораблей, включая крейсера и линкоры. При создании сухого дока котлован под него был выкопан на месте прибрежного луга практически вручную. Размеры котлована составляли полтора километра на 600 метров. Глубина его равнялась 12 метрам. Копали котлован в течение 5 лет.

Дороги в ВМБ были вымощены камнем. Два основных шоссе шли по верхней террасе базы, одно – по нижней. На верхней и нижней террасах были проложены железнодорожные пути. Внизу они подходили к причальному фронту базы, шли на центральный мол и на мол судоремонтной гавани. Автору удалось найти карту Ленинградской ж/д 1939г., на которой они обозначены (см. ее фрагмент в конце поста). К объекту-200 принадлежали: пост Ручьи, разъезд Ударный, ст. Верхняя, Нижняя Летнии и Стахановка.

По ходу создания базы морское командование придавало ей все большее значение.

К концу 30-х годов она стала называться Базой основного боевого ядра флота. Как следует из архивных документов, численность размещающихся здесь боевых кораблей, не считая 37 вспомогательных судов, определялась в 137 единиц, а численность их личного состава – в более чем 27 тысяч человек. Вместе с военными служащими штабов, вспомогательного флота, береговых частей и вольнонаемным персоналом, в базе Ручьи могли быть размещены свыше 32 тысяч человек.

Трагедия сорок первого

В результате присоединения в 1940г. к Советской России прибалтийских республик страна получила прежние базы на Балтике. Главной ВМБ стал Таллинн. До второй половины августа 41-го Второй Кронштадт находился в относительной безопасности. Трезво оценивая возможности Таллинна, военный совет Балтфлота разработал план, по которому при угрозе захвата его противником, корабли должны перебазироваться в Ручьи. Военный совет флота внес предложение переместить туда и флагманский командный пункт (ФКП) флота.

Однако командующий войсками Северо-Западного направления маршал К.Е.Ворошилов, в оперативном подчинении которого находился Балтфлот, категорически выступил против.

К тому же, когда адмирал Н.Г. Кузнецов докладывал в Ставке Верховного главнокомандующего обстановку в районе Таллинна, Сталин сказал: «Таллинн нужно оборонять всеми силами!» На реализацию идеи перевода основных сил Балтийского флота во «Второй Кронштадт» был наложен запрет.

7 августа немецкие войска вышли на эстонское побережье Финского залива, и Таллинн оказался отрезанным. Военный совет Балтфлота вновь предложил перевести органы управления флотом в Ручьи. На ближних подступах к Ленинграду еще можно было успеть наладить оборону.

Но Ворошилов прислал приказ, в котором указывалось, что главными задачами флота являются «...охрана наших коммуникаций и нарушение противником коммуникаций в Рижском заливе, оборона островов в Финском заливе, а также минные постановки и поддержка фланга сухопутных армий». Отход кораблей из

главной базы начался только после того, как на одном из докладов в Ставке И.В.Сталин удивленно обронил: «А что, флот еще в Таллине?»

Трагедия Таллиннского перехода кораблей Балтийского флота в Кронштадт общеизвестна. Время было упущено, траления маршрута от мин сделать не успели, не оказалось воздушного прикрытия. В результате флот потерял 16 боевых кораблей, а также 36 транспортов и вспомогательных судов. Это предопределило и трагедию Второго Кронштадта. Его оборону так и не смогли организовать, хотя это возможно было сделать при своевременном переводе ФКП, а также кораблей и частей сухопутных войск из Таллинна. Здесь можно было окончательно закрепиться, как это произошло тремя десятками километров восточнее, где был образован Ораниенбаумский плацдарм. Однако все произошло иначе.

Уже 21 августа советские войска оставили эти места. При отходе они взорвали все оборонительные объекты, позиции железнодорожной артиллерии и расположенный неподалеку аэродром «Липово». Это был самый западный из остававшихся аэродромов Балтфлота. Взлетевшие с него истребители могли достигать Таллинна и возвращаться обратно. Теперь они были передислоцированы под Ленинград. Поэтому уходящие из Таллинна корабли остались без прикрытия авиации.

Точных данных о том, кто отдал приказ об уничтожении ВМБ Ручьи нет. Однако логично предположить, что решение о ее ликвидации было принято на самом высшем уровне.

Известно, что в это время военное командование не надеялось удержать даже Кронштадт и Ленинград. Проводилась разработка плана по уничтожению всех без исключения кораблей и судов в случае, если Ленинград будет советскими войсками оставлен. 6 сентября заместитель наркома ВМФ адмирал И.С.Исаков подписал соответствующие документы. Рассказывая об этих событиях, командующий Балтфлотом адмирал В.Ф.Трибуц вспоминал: «Меня пригласил к себе Жданов. В Смольном мне вручили телеграмму, подписанную Сталиным, Шапошниковым и Кузнецовым. Это был приказ подготовить все необходимое, чтобы в случае прорыва противником обороны Ленинграда уничтожить боевые и транспортные корабли, оборонные объекты флота, ценности, запасы оружия, боеприпасов и т.д. Я прочитал это страшное решение несколько раз и не поверил своим глазам. А.А.Жданов спросил, все ли мне ясно. Я ответил, что все».

Комсомольск-на-Балтике взрывали в течение нескольких дней. Минерам пришлось изрядно поработать, объектов было много и сделаны они были на совесть. 31 августа на территории «Строительства-200» вспыхнул большой пожар. Огонь довершил уничтожение того, что не уничтожила взрывчатка. Местная легенда говорит, что при отходе войск с базы набили всяким добром три эшелона. Два из них прибыли в Ораниенбаум, третий с базы ушел, но никуда не пришел. Якобы под горой, где в Логах стоит маяк, был железнодорожный тоннель. Поезд в него вошел, но не вышел – выход оказался взорванным. Задним ходом состав тоже не мог вернуться – взорвали и вход. И стоит, мол, до сих пор под горой в тоннеле мертвый состав с мертвым машинистом...

Что тебе снится, крейсер Аврора?!

Руины сооружений Второго Кронштадта еще долгое время стояли на берегу Лужской губы. Затем постепенно они были разобраны жителями окрестных деревень для строительства. Но территория базы так и осталась закреплена за флотом, и когда прибалтийские республики вновь отошли от России, о ней вспомнили.

Базу было решено восстановить. В каком объеме - неизвестно, но работы по созданию причальной стенки начались. Они велись военными строителями из Пскова, Калининграда и рабочими из Кингисеппа. Осенью 1993г. сюда должны были прийти на отстой военные корабли. Но Ручьи их так и не дождались. К лету следующего года работы были прекращены, как говорят, из-за отсутствия денег.

Еще до начала работ по воссозданию базы буксиры притащили сюда большой массивный корпус старого корабля.

Как оказалось, это был первоначальный корпус легендарной «Авроры» закладки 1897г.. Согласно постановлению Совмина СССР, знаменитый крейсер, считавшийся в течение нескольких десятилетий кораблем номер 1 советских ВМФ, в августе 1984г. был поставлен на капитальный ремонт. К 70-летию

Октября ремонт был закончен.

В результате чего появилась совершенно новая «Аврора», и остался ее старый корпус. Новодел-муляж занял традиционное место стоянки в Большой Невке. А настоящий исторический корабль, вернее, основную его часть – корпус – утащили подальше с глаз долой.

Простояв с год у ручьевских берегов, родной корпус крейсера был затоплен возле строящегося пирса. Его решили использовать как защитную стенку от волн, для чего он должен был быть заполнен бетонными плитами. Но и это дело не довели до конца.



Это и есть подлинный корпус «Авроры», а на снимке в начале статьи — остатки бетонных береговых сооружений Комсомольска-на-Балтике.

Сюда надо обязательно приехать, так как всё это скоро исчезнет.

В лесу много земляники и грибов, особенно на старых ж/д насыпях. Но ходить там надо осторожно — люки, трубы, обломки всяческих сооружений. Добираться лучше с севера через Гарколово. Южная дорога через многострадальное Косколово разбита в хлам поминутно снующими большегрузными автомобилями строящегося порта.

Полную правду о погибшем Комсомольске-на-Балтике мы, наверное, никогда не узнаем.

Автору известно только одно исследование по данной теме: Вадима Аристова и Александра Аллилуева, [статья о котором \(http://www.regionavt.spb.ru/articles/ruchji.shtml\)](http://www.regionavt.spb.ru/articles/ruchji.shtml) опубликована в Кингисеппской многотиражке «Восточный Берег» (кстати, интереснейшая газета). Есть еще публикация на сайте Регионавтика Северо-Запада, ссылающаяся на данную работу.

Однако к городу-призраку была еще проложена и магистральная железная дорога из самой Вологды через Тихвин. О ней я в свое время постараюсь рассказать.



22 comments

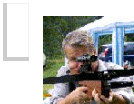


[silva2103](#)

August 6 2008, 06:06:37 UTC

[COLLAPSE](#)

Как много напрасно загубленных судеб,
 Угасших порывов, зажженных опасно.
 Как много трагедий придумали люди.
 Как много... Как много *напрасно*



[v_murza](#)

August 6 2008, 18:52:04 UTC

[COLLAPSE](#)

Учений и вер раскачав амплитуду,
 среди острых камней и руин несурзных
 про всё позабудем и с жаждою чуда
 дорогой пойдем мы широкою, ясной...



[silva2103](#)

9 years ago

[EXPAND](#)



[toyahara](#)

4 years ago

[EXPAND](#)



[v_murza](#)

4 years ago

[EXPAND](#)

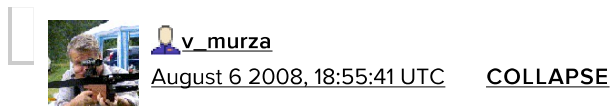


[ved_mara](#)

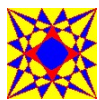
August 6 2008, 06:46:08 UTC

[COLLAPSE](#)

Интересно как...



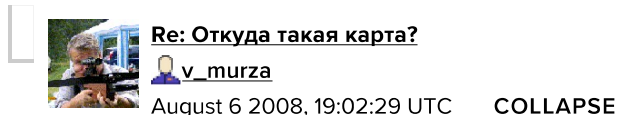
В СПб губернии кругом столько интересного... только стоит копнуть поглубже:)



Откуда такая карта?
matholimp
August 6 2008, 11:00:09 UTC **COLLAPSE**

Рельсы до Курголова уже лежат или пока только в проекте? А "ударников" и "стахановцев" в каких лагерях набирали?

В любом случае приветствуется Ваш кросс-пост в http://community.livejournal.com/ingria_art .



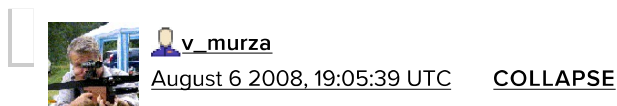
Карту нашел в сети с большим трудом, если Вам это интересно, ссылку отыщу.

В [ingria_art](#) пост сделаю, но чуть позже, есть еще некий материал по тем краям, который надо осмыслить.



matholimp
August 6 2008, 11:09:43 UTC **COLLAPSE**

А что касается железной дороги из Тихвина (Вологда там гораздо дальше, но по магистрали, построенной десятилетиями раньше), то до войны успели организовать движение только до Будогощи (оно действует и поныне, хотя частота движения там, мягко говоря, смехотворная). Дальнейшие участки на запад сохранились лишь в виде насыпи и быков под так и не сооруженный мост через Волхов.



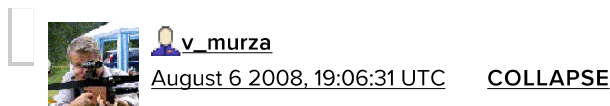
Я об этом обязательно напишу:)

Меня на рокадную дорогу навели остатки быков моста в р-не Ёглина, на которых сохранилась дата "1941". А от Тихвина до Будогощи в вагончике ездил неоднократно.



vlada_romanova
August 6 2008, 14:57:26 UTC **COLLAPSE**

интересный рассказ, спасибо..



Спасибо и Вам за равнодушие:)



Порт 200
yufagot
August 7 2008, 01:49:05 UTC **COLLAPSE**

Сколько имён и фамилий сокрыто
в буквах бетонного алфавита.

Сколько им выпало муки и горя,
даже не снится бедной "Авроре"...

Володя, спасибо. Мы тобой гордимся.
Экипаж "Aurora-Sportler".



вот он, экипаж Aurora-Sportler:)

[v_murza](#)

August 7 2008, 16:17:15 UTC

[COLLAPSE](#)



[teufelus](#)

February 21 2010, 15:25:03 UTC

[COLLAPSE](#)

скажите, а долго туда ехать на мафынке?



[v_murza](#)

February 21 2010, 17:13:27 UTC

[COLLAPSE](#)

Если есть пропуск, лучше ехать через Ораниенбаум-Лебяжье-Соснобыль, дорога более хорошего качества.

Базовый вариант: через Лопухинку-Копорье-Гарколово-Вистино, но Лопухинка - это притча во языцах, впечатление вчерашнего артобстрела прямой наводкой по асфальту, а за Гарколовом асфальт немногим лучше. Как-то я ехал низом через Косколово и проклял всё на свете за последний участок. В общем около 3-х часов от СПб. Ехать надо летом. И торопиться, так как местные мародеры уже режут корпус на металл.

Полазять там есть где для любителей:)



[teufelus](#)

8 years ago

[EXPAND](#)



[zalgalina](#)

March 19 2011, 16:54:18 UTC

[COLLAPSE](#)

"Нет памяти о прежнем;
да и о том, что будет,
не останется памяти
у тех, которые будут после".
(Еккл 1.11)

Но как все-таки хорошо, что появляются вот такие рассказы. Трагические, грустные, но все-таки освобождающие от забвения людей, события, "дела давно минувших дней".

Большое спасибо!



[basilius_1](#)

March 17 2013, 22:15:04 UTC COLLAPSE

Очень интересно! Жаль уходящую историю...



v_murza

March 20 2013, 17:12:15 UTC COLLAPSE

Спасибо! Эта история, кажется, уже ушла навсегда.