

22 ноября 1941 г. начала свою работу знаменитая автомобильная ледовая «Дорога жизни» (Военно-автомобильная дорога № 101, № 102. «Дорога жизни» стала спасением для жизней сотен тысяч эвакуируемых из Ленинграда.

В Центральном архиве Министерства обороны Российской Федерации отложились различные документы о работе Дороге жизни. Одним из таких интересных документов является военно-историческое описание «Военно-автомобильной дороги Ленинградского фронта через Ладожское озеро в зиму 1941-1942 г.», в котором имеются сведения об эвакуации населения и промышленности из блокадного Ленинграда, а также схемы организации «Дороги жизни».

РАССЕРЖЕНО



ГЕНЕРАЛ-ЛЕЙТЕНАНТ И/С. Ш И Л О В А.М.

ГЕНЕРАЛ-МАЙОР И/С. НОВОСЕЛОВ П.И.

МАЙОР И/С. КОЛОВАНОВ А.С.

ЗКЗ. 105

ВОЕННО-АВТОМОБИЛЬНАЯ ДОРОГА

ЛЕНИНГРАДСКОГО ФРОНТА ЧЕРЕЗ ЛАДОЖСКОЕ ОЗЕРО

в зиму 1941-1942 г.г.

/ Военно-историческое описание /.

~~221~~ 167

I. Основные этапы развития .

Ледостав в Шлиссельбургской губе в 1941 году начался уже в середине ноября. Сообщение с восточным берегом по Ладожской водной трассе оказалось прерванным. Между тем, возrastавшие с каждым днем трудности снабжения войск и населения не допускали никакого промедления в организации надежной зимней коммуникации.

Военный Совет Ленинградского фронта, по инициативе члена Военного Совета и Секретаря ЦК ВКП/б/ А.А. Жданова, выдвинул задачу: организовать перевозки грузов на автомашинах по льду Ладожского озера.

19-го ноября 1941 г. Военный Совет фронта вынес постановление № 00172 об организации Военно-Автомобильной дороги № 101 с продолжением трассы по льду Шлиссельбургской губы Ладожского озера. Ледовая трасса должна была связать западный берег с восточным и выходить на грунт: а/ на западном берегу в районе станции Ладожское озеро - Борисова Грива - Ваганово и б/ на восточном берегу в районе деревень Ледное и Низово.

24 ноября 1941 г. постановлением № 00419 Военный Совет утвердил план организации военно-автомобильной дороги фронта № 102, как фронтовой коммуникации зимнего времени, в состав которой ледовая трасса уже входила в качестве важнейшего участка.

А в ночь 22 ноября с западного берега озера на восточный вышла за грузом для Ленинграда первая колонна в количестве 60 автомашин, под командованием майора ПОР-ЧУНОВА. ✓

С этого момента началась регулярная эксплуатация трассы. Население города Ленина назвало ее "Дорога жизни".

В виду того, что в это время лед еще был слабым, работы по сооружению ледовой трассы продолжались до 15 декабря 1941 года.

Как уже отмечено, сама ледовая трасса через озеро явилась частью военно-автомобильной дороги № 102. По выходе на восточный берег трасса переходила на грунт и далее пролежала по районам восточнее Ладожского озера до перевалочных баз с железной дороги на автотранспорт.

Поэтому основные этапы развития ВАД № 102 и собственно ледового участка были теснейшим образом связаны с дислокацией железнодорожных станций снабжения фронта. По мере того, как эти станции, а с ними и перевалочные базы приближались к восточному берегу озера, - сокращалась и протяженность ВАД-102. Одновременно, приближение перевалочных баз к восточному берегу обуславливало развитие сети ледовых дорог, сооруженных через озеро.

План перевозок стал доводиться до каждого отдельного водителя машины в виде конкретного задания на суточную перевозку грузов.

В рейс стали посылаться одиночные машины, а работа каждой отдельной машины стала строго учитываться. Среди водительского состава развернулось массовое движение за деурейсовую езду в сутки.

Автомобильные батальоны были прикреплены для обслуживания только определенных перевалочных баз. Машины каждого автобата были маркированы - на переднем стекле каждой машины была яркой краской обозначена начальная буква обслуживаемой перевалочной базы /Ж - для базы Жихарево, В - для базы Войбокала/. Это облегчило контроль за движением и работой автотранспорта на определенных трассах подвоза.

Отмеченные мероприятия очень быстро стали давать положительные результаты.

Уже 16-го января 1942 г. - менее, чем через неделю после перевода перевалочной базы на ст. Жихарево, - сотни автомашин потоком двинулись по вновь проложенным путям.

В первый же день эксплуатации новых трасс военно-автомобильной дороги, суточное количество грузов, доставленных на западный берег Ладожского озера, выразилось в 2.506 тонн при задании Военного Совета в 2.000 тонн.

А с 18-го января стал систематически выполнять и переисполнять свой суточный план и автомобильный транспорт ВАД /суточный план автотранспорту давался в несколько повышенном размере против задания Военного Совета/.

ст. Водобокла - ст. Лодожское Озеро

[illegible]

Схема обеспечения на всей трассе военноавтомобильной дороги

228



Пунктиром показана каменитая дислокация
Красным цветом - укрепл. 54 армии

223

Подобный переход обычно совершала одна рация и только на время передачи радиogramмы. Основная же волна оставалась неизменной для вызова всех раций и предложения на обмен.

При особенно сильных помехах главная рация применяла прослушивание корреспондентов двумя радистами на двух приемниках.

Перечисленные мероприятия требовали от радистов особо четкой работы. В целях тренировки, в радиосети дороги, 6 раз в сутки /через 4 часа/ проводилась проверка связи с обменом служебными и учебными телеграммами.

Благодаря отмеченным мерам, четкость и бесперебойность радиосвязи на всем протяжении существования ледовой дороги была обеспечена.

7. САНИТАРНАЯ СЛУЖБА.

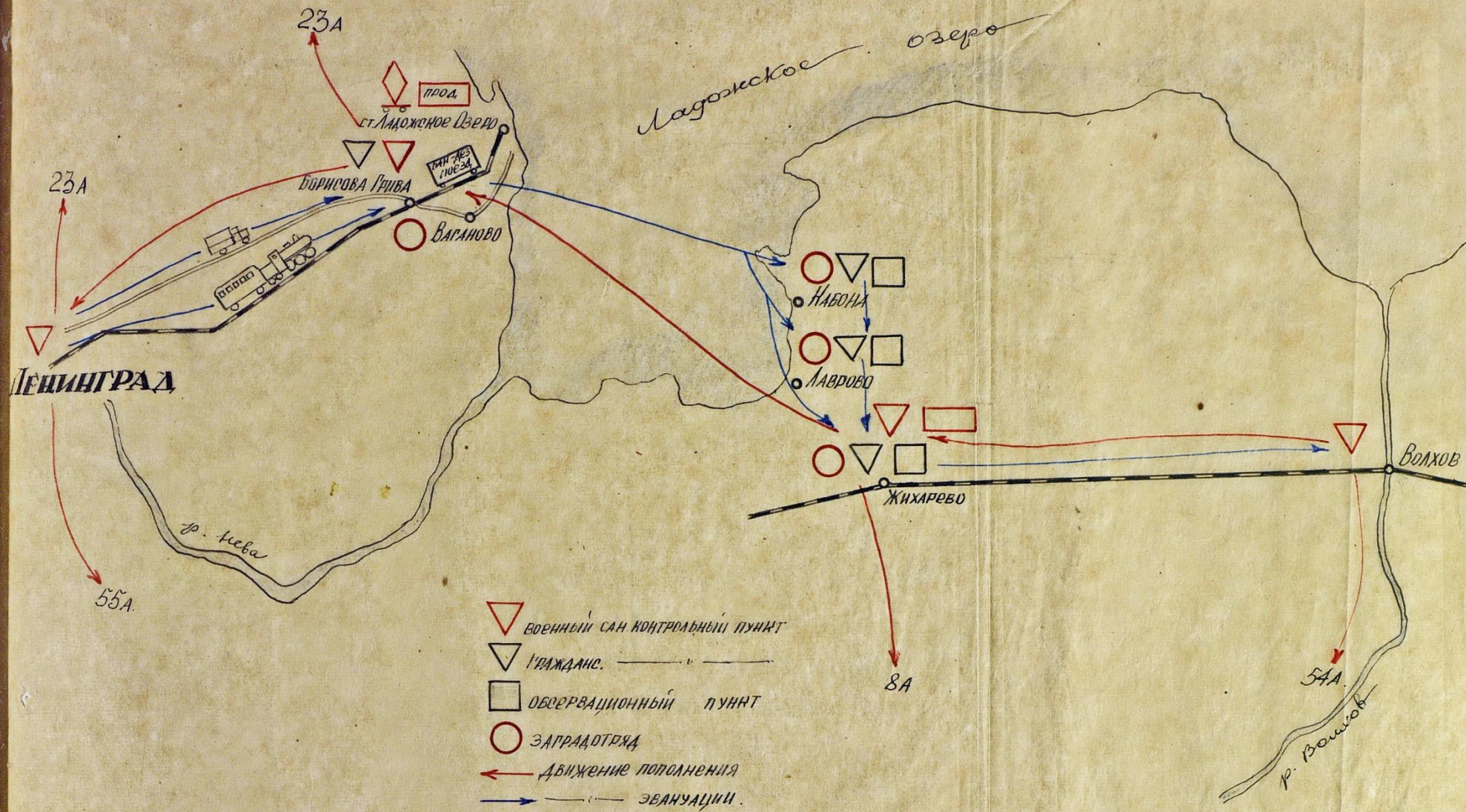
О р г а н и з а ц и я.

Для обеспечения медицинского обслуживания при эвакуации через лед и санитарного обслуживания водителей и личного состава частей дороги были приняты специальные меры.

Была организована санитарная служба на военно-автомобильной дороге. Начальник ее одновременно был назначен начальником полевого эвакуационного пункта /ПЭП-1/. Ему же в подчинение было дано управление главного полевого эвакуационного пункта /ГОПЭП № 96/. Для обслуживания эвакуируемых по трассе был выделен эвакуационный пункт /ЭП/ № 96.

На трассу были направлены три подвижных полевых госпиталя /ППГ/ и четыре эвакуационных госпиталя. К обслуживанию трассы, кроме того, были привлечены учреждения Ленинградского городского и областного здравоохранения. На этот

230



аппарат и учреждения санитарной службы дороги и была возложена работа по организации на трассе санитарного обслуживания частей, санобслуживанию эвакуированного населения и отправке больных и раненых.

Колонны с эвакуированными военнослужащими и лицами гражданского населения при движении по трассе сопровождались санитарными машинами. Фельдшер, следующий на машине, мог оказать первую помощь внезапно заболевшим в пути, отстаршим, раненым и т.д.

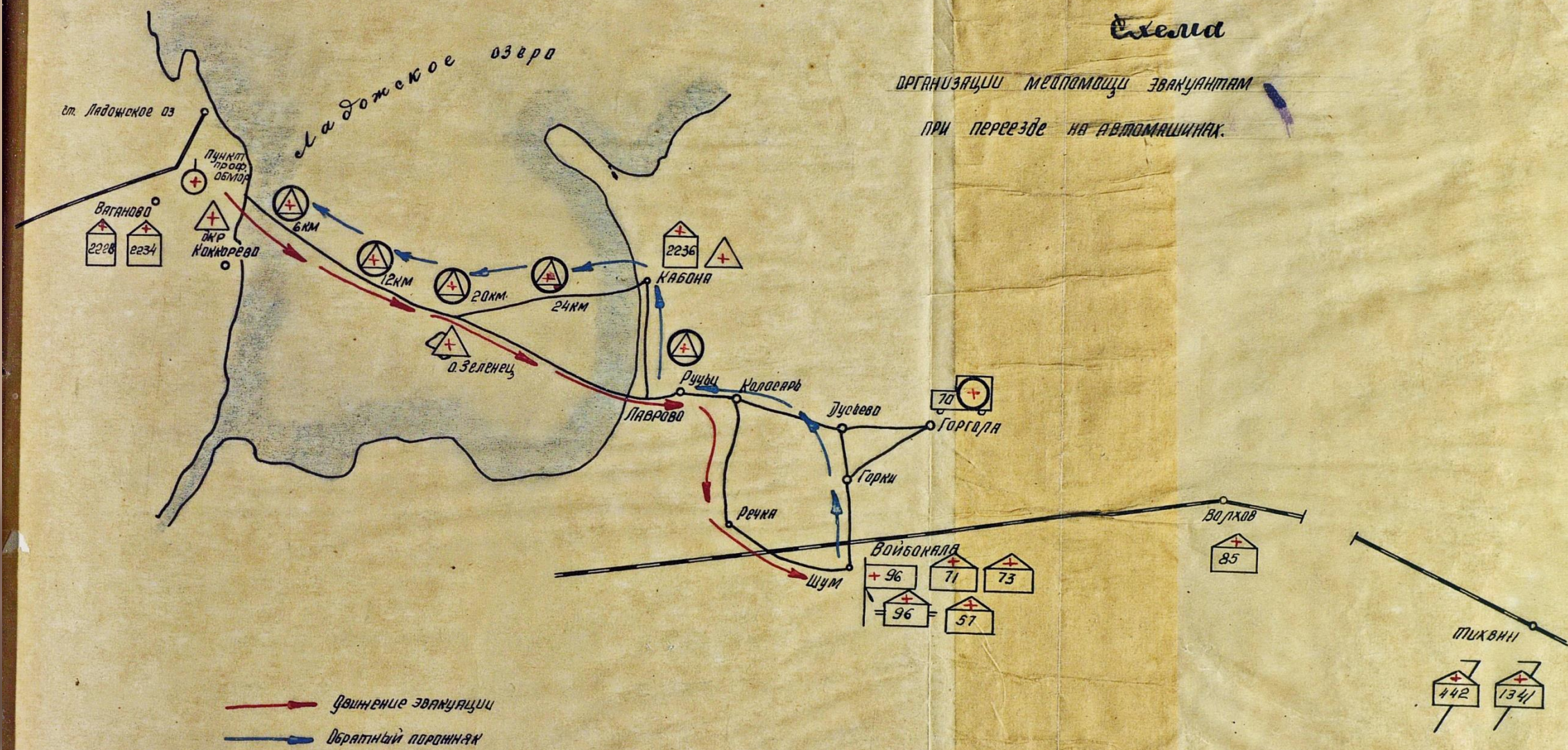
Эвакуация военнослужащих, как правило, производилась на машинах 70-й автосанроты Санитарного Управления фронта.

Особенно большое значение для санитарного обеспечения ледового участка имели специальные перевязочно-обогревательные пункты, размещенные непосредственно на льду - в палатках ДПМ. Эти пункты находились на 8-м., 11-м, 20-м, и 24-м килом. и работали до закрытия ледового участка.

В их задачу входило - обогревание и оказание первой медицинской помощи. Они находились в постоянной готовности оказать такую помощь. Неоднократные случаи провала машин под лед требовали оказания пострадавшим водителям и пассажирам немедленной помощи непосредственно на льду. Налеты авиации и арт.обстрелы также нередко влекли за собой жертвы. Исключительными по величине потерь днями были: 28 декабря 1941 г., когда было ранено 67 чел. и убито 40, а также 29 декабря, когда число раненых составило 21 чел. и убитых 13.

Схема

Организации медицинской эвакуации
при переезде на автомашинах.



Эвакуация людей и грузов из Ленинграда.

Значение ледовой трассы не ограничивается лишь перевозками грузов для Ленинграда и Ленинградского фронта. Огромная работа была проделана по эвакуации из Ленинграда ценного для страны промышленного оборудования, цветных металлов, имущества научно-исследовательских учреждений и институтов. Кроме того, из Ленинграда были эвакуированы вглубь страны десятки тысяч раненых бойцов и командиров, а также сотни тысяч гражданского населения.

1. Военно-санитарные перевозки :

С прекращением железнодорожного сообщения остава-лись только две возможности для эвакуации больных и раненых: по воздуху - на транспортных самолетах - и водой.

К проведению эвакуации по воздуху было приступлено с 19 сентября 1941 г. Однако, возможности ее были ограни-чены вследствие занятости самолетов правительственными пе-ревозками. Поэтому ее приходилось вести с большими пере-рывами. Например, за весь ноябрь удалось эвакуировать по воздуху только 80 человек.

Эвакуация водой - была развернута с 1 октября и про-должалась по 6-ое ноября 1941 г., когда ее пришлось прек-ратить из-за появления на озере льда.

К началу открытия ледовой трассы количество разверну-тых коек не обеспечивало приема ноных раненых и больных.

Всего из Ленинградских эвакуогоспиталей по ледовой трассе было перевезено 35.279 чел. больных и раненых/см.таблицу № III./

Таблица № III

Военно-санитарная эвакуация за период
с 19 сентября 1941 г. по 12 апреля 1942-го г о д а.

Наименование вида транспорта	Период эвакуации	Количество эвакуиро - ванных.	Процент к общему ко- личеству эвакуиро - ванных за все время.
На самолетах...	С 19.09. по 26.12.41 г.	8.313 чел.	18,3%
На пароходах	С 1.10 по 5.11.41г.	1.716 чел.	3,8%
На автомашинах по ледовой трассе.	С 8.01 по 12.04.42г.	35.279 чел.	77,9%
Всего:		45.308 чел.	100,0%

К 5 января 1942 г., т.е. к началу эвакуации, в Ленинградских эвакуогоспиталях было развернуто 80.391 коек. Количество же больных и раненых превышало наличный коечный фонд на 1.478. человек. При этом поступление больных и раненых ежедневно превышало выписку /выписывалось ежедневно не более 500 чел./. Эвакуация больных и раненых из Ленинграда по ледовой трассе не только ликвидировала дефицит коек, но и обеспечила разгрузку эвакуогоспиталей. На 12 апреля 1942 г. в эвакуогоспиталях фронта уже имелось 44.173 свободные коек.

Из Ленинграда военно-санитарные перевозки совершались по железной дороге санитарными поездами с последующей перегрузкой раненых на автотранспорт на ст.ст. Борисова Грива и Ладокское озеро. Часть больных и раненых эвакуировалась из Ленинграда непосредственно на автомашинах.

На станции Войбокала раненные снова погружались с автотранспорта на поезда, для дальнейшей эвакуации. Для этой цели на станцию подавались санитарные легучки, следовавшие до ст. Волхов или Тихвин. Из этих пунктов раненные и больные направлялись военно-санитарными поездами в тыл страны/см. таблицу № 112./

Таблица № 112

Эвакуация больных и раненых по ледовой трассе за период с 8 января по 12 апреля 1942 года.

Пункты отправления.	Периоды эвакуации								ВСЕГО	
	8.31.01		1.28.02		1-30.03		1-12.04		Общее колич.	
	Дней работ	Эва-куир. раб.	Дней работ	Эвакуир. раб.	Дн. работ	Эвакуир. раб.	Дн. работ	Эвакуир. раб.	Дн. работ	Эвакуир. раб.
Ленинград	6	2956	12	9320	18	12568	10	10425	46	35279
Ваганово /кроме Ленинграда из местных частей.	21	3551	24	7793	28	12737	12	11244	86	36325
Войбокала /кроме эва-куир. из Ваганово, еще и из мест. частей	6	2473	13	9324	21	12857	12	9241	52	33905

На перегоне Ленинград-Ваганово работало 6 сан.летучек и 2 сан.поезда. На перегонах Войбокала-Волхов и Войбокала-Тихвин работало 4 санитарных летучки. Ежедневный контингент эвакуируемых больных и раненых постановлением Военного Совета определялся в 800 чел.

На эвакуацию назначались контингенты, лечение которых требовало более 45 суток.

Для приема с военно-санитарных поездов, в районе Ваганово, в палатках, было размещено два полевых подвижных госпиталя, каждый на 500 мест. В их задачу входило: разгрузка поездов, обогревание, питание и размещение раненых. Дно автомашин накрывалось соломой или хворостом. Больные закутывались в ватные одеяла. Эвакуируемые снабжались химическими грелками. Каждая автомашина сопровождалась санитарами. Машины шли группами по 2-3. В особых случаях разрешалась езда одиночной машины. На станции Войбокала было развернуто 3 эвакогоспиталя и эвакоприемник.

Благодаря четкой организации ухода за эвакуированными в пути и в период перегрузки с одного вида транспорта на другой, трудности дороги переносились ранеными и больными сравнительно легко. В среднем разгрузка поезда на перегоне занимала 40-50 минут. За время перевозок не было ни одного случая обмороживания больных и раненых.

2. Эвакуация населения.

С 23 января по постановлению Военного Совета началась эвакуация части населения г. Ленинграда по маршруту Ленинград-ст.Борисова Грива, а отсюда через озеро на автомашинах с последующей погрузкой на ж.д.транспорт для от-

правки в глубь страны.

По своим масштабам она превосходила все прочие перевозки из Ленинграда в тыл страны. До ст. Борисова-Гриба людей перевозили в специальных эвакопоездах с отопляемыми классными вагонами. В состав поезда включалось до 35 вагонов. Ежедневно в январе и феврале 1942 г. отправлялось из Ленинграда по одному поезду. В марте число поездов доходило до 2-5 в сутки. Всего поездами было перевезено 383.760 человек.

Помимо того, многие эвакуированные отправлялись и в восточный берег прямо из Ленинграда на автомашинах.

Таблица № 113

Общее количество эвакуированных
по ледовой трассе .

Месяц	число эвакуированных		
	Всего	Из них:	
		На машинах военно-ав- томобильной дороги.	На автома- шинах эвако- пунктов и прочих.
Январь 1942 г. /с 21 по 31 /	11.293	3.813	4.483
Февраль.....	117.434	92.029	25.405
М а р т	221.947	172.617	49.330
Апрель /с 1 по 20-е/	103.892	143.302	19.790
Итого:	514.069	415.061	99.008

Состав эвакуированных приведен в табл. № 114

Таблица № 114

Состав эвакуированных в порядке разгрузки
города Ленинграда .

№ пп	Наименование группы эвакуированных.	Количество эвакуиро- ванных по группам.	Процент к общему числу эвакуиро- ванных.
1	Гражданское население..	447.265	87,0 %
2	Военнослужащие	17.120	3,3 %
3	Больные и раненные.....	9.288	1,8 %
4	Спецпереселенцы и за- ключенные.....	40.401	7,9 %
И т о г о :		514.069	100,0%

Таким образом, из всего числа эвакуированных 80,7%
было перевезено на автомашинах военно-автомобильной дороги.

3. Эвакуация промышленного оборудования.

К началу зимнего периода в Ленинграде скопилось
2.177 вагонов промышленных грузов из числа подготовленных,
но не вывезенных к началу блокады, а также подготовленных
к эвакуации за период осени. Кроме того, необходимо было
эвакуировать большое количество грузов НКО, имущество науч-
ных, культурно-просветительных и др. учреждений.

Объем перевозок по месяцам приведен в таблице № 115

Таблица № 115

Перевозка эвакуированных по Октябрьской
жел. дороге с перевалкой на автомашины военно-автомобиль-
ной дороги.

Год и месяц	Количество жел.дор. вагонов.
Декабрь 1941 года.....	909
Январь 1942 года	767
Февраль "	534
Март "	927
Апрель /с 1 по 14-е/....	520
Итого:	2.377

Кроме того, из Ленинграда на восточный берег пере-
правлялось много грузов, имевших значение для самой военно-
автомобильной дороги, например, бочкотара, мешкотара, бре-
зенты и т.д. Для слива растительного масла и засолки мяса
перевалочным базам Управления дороги было перевезено
15.274 бочек, для затаривания сыпучих грузов перевезено
116 тыс. мешков, перевезено также 111 шт. сотенных весов, 237
шт. брезентов и т.д. /см. таблицу №...119/.

**Военно-историческое описание «Военно-автомобильной
дороги Ленинградского фронта через Ладожское озеро
в зиму 1941-1942 г.». хранится в Центральном архиве
Министерства обороны Российской Федерации
(Ф. 268. Оп. 1546. Д. 7. Л. 1, 143, 147, 157, 157а, 228-232,
328-334).**