

Знаменитая автомобильная ледовая «Дорога жизни» (Военно-автомобильная дорога № 101, № 102 в первую блокадную зиму сыграла одну из ключевых ролей в начавшейся 21 января 1942 г. массовой эвакуации жителей из блокадного города. Благодаря мужеству и героизму шоферов и работников, обслуживающих трассу, были спасены жизни многих сотен тысяч ленинградцев.

В Центральном архиве Министерства обороны Российской Федерации отложились различные документы о работе Дороге жизни. Одним из таких интересных документов является отчет начальника эвакоотдела военно-автомобильной дороги о работе по эвакуации населения за период с 21 января по 15 апреля 1942 г., в котором имеются сведения о том, как была организована работа по эвакуации населения по Дороге жизни зимой 1942 г.

ЭВАКУАЦИОННО-АВТОМОБИЛЬНАЯ ДОРОГА О РАБОТЕ ПО ЭВАКУАЦИИ НАСЕЛЕНИЯ ЗА ПЕРИОД С 21 ЯНВАРЯ ПО 15 АПРЕЛЯ 1942 г.

I. ОБЩАЯ ЧАСТЬ.

Согласно приказа по тылу Войск Ленинградского фронта, на Военно-Автомобильную дорогу возложена задача - перевозка ~~ав~~ автотранспортом эвакуируемого населения г. Ленинграда со ст. Борисова Грива к местам посадки в железнодорожные эшелоны на ст. с Михорево, Лаврово и Кобоны.

Во исполнение вышеуказанного приказа с 21 января 1942 г. по 15 апреля 1942 г. проведено нижеследующее:

1. По линии Ленинградского Городского Исполнительного Комитета при станциях Борисова Грива, Михорево ^А и Лаврово и Кобоны организованы специальные эвакуационные пункты с приемно-обогревательными помещениями, питательными блоками и стационарами для больных и слабых, с полным обслуживающим персоналом из расчета приема и отправки эвакуированных до 10-12 тысяч чел. ежедневно.

2. По линии военно автомобильно дороги для непосредственного руководства посадкой эвакуируемого населения на порожний автотранспорт, приема и посадки перевезенного населения в ж.д. вагоны были созданы временные оперативные группы из среднего и старшего командно-политического состава работников автодороги в количестве 4 групп.

3. Для лучшей организации автоперевозок, работающие на дороге автотранспортные батальоны были раскреплены по эвакуационным пунктам.

3

4. За период планово эвакуации населения г. Ленинграда с 21-го Января по 15 Апреля 1942 г. перевезено автотранспортом через военно-автомобильную дорогу со ст. Борисова Грина до ст. Бихарево, Лаврово, Кабона и Во бокало следующее количество людей:

Период	:Наименование : Перевезено на авто-транспорте : Перевезено населения по категориям. : :пунктов: :										
--------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

- 3 -

М

Среднесуточные перевозки по месяцам характеризуются следующими данными:

Месяцы	: ВСЕГО	: В том числе на		: Удельный вес перевозок в %	
		машинах	ВАД : Эвакопункт : та и пр.	ВАД	: Эвакопункт : и прочие
Январь	1129	680	449	60,0	40,0
Февраль	4193	3285	908	79,0	21,0
Март	7158	5565	1593	79,0	21,0
Апрель	10643	8915	1728	84,0	16,0

Как видно из приведенных данных количество перевезенного военно-автомобильно^ю дорогой эвакуированного населения распределялось по месяцам весьма неравномерно начавшись с 1129 человек в сутки в январе м-це и дойдя до 12-13 тысяч в сутки в марте и апреле м-це.

Незначительные перевозки в январе и феврале м-це произошли вследствие невыполнения графика движения составов с эвакуированными от г. Ленинграда до ст. Борисова Грива. Вместо 6 эшелонов поступало 1-2 эшелона в сутки.

II. РАБОТА ЭВАКОПУНКТОВ.

Из 4-х эвакопунктов находившихся в зоне военно-автомобильной дороги под непосредственным наблюдением эвакоотдела находились 3 эвакопункта: Михаревский, Лавровский и Кабоиский. Эвакопункт при ст. Борисова Грива находился под непосредственным наблюдением зам. Нач-ка ВАД полковника ИАШНИНА.

I. Диспетчерская служба.

Несмотря на свою многочисленность диспетчерские отделы эвакуационных пунктов в основном работали неудовлетворительно, плохо организовывали посадку в э.д. эшелоны, несвоевременно давали заявки на отправление эшелонов, часто оставались посторонними зрителями, пуская все дело на самотек. Имевшиеся посадочные бригады использовались плохо, выходили на работу не полностью. Так в Кабонах из 50 чел бригады на посадку никогда не было одновременно более 10 человек. Среди диспетчерского состава значительное количество не имело опыта в соответствующей работе и работала не активно. Особенно ярко проявилась беспомощность диспетчерских отделов в периоды больших перегрузок эвакуационных пунктов, как это было, например, в последнее время в Кабонах.

Большого внимания заслуживает опыт работы диспетчерского отдела Михарево, где с назначением Нач-ком отдела тов. ДЕНИСОВА работа была значительно улучшена, посадка в эшелоны велась по посадочным талонам, была ликвидирована давка и толчея, работа посадочных бригад строго контролировалась. Кроме того была введена сплошная проверка документов у эвакуируемых.

✓ 2. Питательный блок.

Пищевые блоки и отделы снабжения эвакуационных пунктов в основном со своими задачами справились, если не считать больших провалов в поступлении людей, когда наблюдались перебои в снабжении

сухим па^тком и особенно хлебом. Перегрузка Кабонского эвакупункта в последние дни эвакуации сильно дезорганизовала работу питательного блока, создались громадные очереди и происходили многочасовые перебои в различных продуктах несмотря на мобилизацию всех работников и средств питания.

Качество приготавливаемой пищи во всех эвакупунктах хорошее. Основным недостатком в работе блоков питания являлось недостаточно хорошо поставленная система учета и отчетности. И слабая массово-политическая работа в личном составе, следствием чего явились случаи злоупотребления продуктами. Так кассирша Михаревского эвакупункта БУРАКОВА похитила 3 кг. шпика и 1 кг. шоколада, буфетчица МАТВЕЕВА и уборщица СОЛОВЬЕВА - 10 буханок хлеба. В Кабонском эвакупункте обнаружен ряд попыток хищения продуктов. Отмечены случаи вырезывания талонов и невыдачи продуктов особенно печенья и шоколада. Все поиманные с поличным были отданы под суд, кроме того в Кабонах был снят с работы и так-же судим Нач-к отд. питания ДЕРГАЧЕВ. Обращение обслуживающего персонала с эвакуируемыми было грубым, и активной борьбы с этим никто не вел. Особенно плохо было организовано на всех эвакупунктах снабжение эвакуируемых кипятком, везде наблюдались очереди и недостаточная норма этого совершенно не дефицитного продукта.

7

3. Санитарное обслуживание

Санитарное обслуживание на эвакуационных пунктах было организовано неодинаково. Если Нач-к санитарной части Нихаревского эвакуационного пункта требовательный и инициативный работник доктор КОВАЛЬЧУК сумел из сырого материала - молодых врачей сколотить крепкий коллектив, успешно справившийся со своей работой, то Нач-к санитарной части в Кабонах ВОРОНКОВ недостаточно мобилизовал и организовал своих работников на выполнение ответственной задачи оказания медицинской помощи и поддержания физически слабого контингента эвакуированных, следствием чего, особенно при прибытии большого количества людей, санитарное обслуживание их было поставлено из рук вон плохо. Больные не подбирались по нескольку дней и умирали на улице без оказания медицинской помощи. Поэтому смертность в Кабонском эвакуационном пункте была выше чем на других, достигая 0,75 %.

Работа санитарных частей эвакуационных пунктов характеризуется следующими данными:

=====			
№ п/п.	Наименование:	Количество больных	Общее количество
	эвакуационного пункта	прошедшего через сан.ч.	умерших.
=====			
1.	Нихарево	1114	333
2.	Лаврсао	6165	306
3.	Кабонь	2299	380
ИТОГО:		9578	1019

4. Автотранспорт.

Автотранспорт эвакуунктов состоял из двух колени автобусов:

а/ Ленинградской - 40 машин

б/ Московско" - 40 машин

ИТОГО - 80 машин.

В первый период эвакуации этот мощный парк использовался очень плохо; большинство машин было не исправлено. На трассу выходило не более 10 машин. И лишь только тогда, когда было сменено руководство автопарка и работа построена по образцу автобатолионов Управления дороги, а так-же введена система материального поощрения лучших водителей, положенке было изменено. - на линию стало выходить до 70 машин, перевозивших до 2000 человек в сутки. Все-же удельный вес этого транспорта в обще массе перевезенного населения был не велик и составил менее 16 %.

5. Политическая работа.

Политическая работа с эвакуируемыми со стороны эвакуунктов отсутствовала совсем. С работниками эвакуунктов она так-же была совершенно не достаточная, несмотря на наличие политических работников /комиссаров и политруков/ в штатах эвакуунктов. Во всех эвакуунктах даже не удалось оформить партии ных организаций. Все политработники в основном переключились на хозяйственную деятельность, не выполняя своих основных задач.

6. Общая характеристика работы эвакуунктов.

Несомненно наилучшую работу за отчетный период показал Михаревский эвакуункт /Нач-к ЗАГРАДИН, комиссар ИВАНОВ/, который сумел быстро изжить "детские болезни" организационного периода и организовать лучшее обслуживание проходящего эвакуируемого населения, полностью используя свою хорошую материальную базу. Поэтому особенно досадным является факт периодической недогрузки эвакуункта, производственные возможности которого в среднем были использованы на 35-40 %.

10

III. РАБОТА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ.

Железная дорога в Январе и Феврале м-цах работала неудовлетворительно особенно на участке Ленинград-Борисова Грива, где вместо 6 эшелонов в сутки систематически подавалось 1-2. И только в конце марта и апреля м-цев фактическая подача эшелонов начала приближаться к плану.

Обеспечение порожняком эвакопунктов на этой стороне озера было очень неординарно. Если ст. Михарево была обеспечена порожняком почти бесперебойно, то в подаче эшелонов под посадку в Лаврово и Кобонах наблюдались значительные перебои. Правда это до некоторой степени объясняется плохим состоянием ж.д. пути на участке Волбакало - Кобоны, но в большей степени - плохой организации работы на этих станциях. Так в Михарево порожняк прибывший на станцию под разгрузку, после освобождения промывался и оборудовался на самой станции, чего ни в Лаврово ни в Кобонах организовано не было и составы ходили на оборудование на ст. Волхов. В плохом состоянии находились посадочные площадки на всех станциях. Дровами и освещением вагоны обеспечивались плохо.

За прошедший период было отправлено 222 эшелона с эвакуированными при средней величине состава 50 вагонов.

IV. РАБОТА ОПЕРАТИВНЫХ ГРУПП ВОЕННО АВТОМОБИЛЬНО
ДОРОГ.

Согласно приказу по ВАД № 102 при всех эвакуационных пунктах, находящихся в зоне деятельности Военно автомобильно дороги созданы временные военные оперативные группы из среднего и старшего командного и политического состава.

В непосредственном подчинении эвакуационного отдела находились оперативные группы следующих эвакуационных пунктов:

1. Михаревского - Нач-к группы старший лейт. ВАЩАЛОВ.
2. Лавровского - Нач-к группы к-р запаса ЗАЛЕЗНИК.
3. Кабанского - Нач-к группы Техн. инт. I р. ПУШКАЙ.

На оперативные группы возлагались следующие основные задачи:

1. Организация посадки и разгрузки с машин эвакуируемого населения.
2. Контроль за работой автомобильного транспорта.
3. Контроль за работой эвакуационных пунктов и оказание им возможной практической помощи.
4. Учет эвакуируемых контингентов.

Работа оперативных групп слагалась из следующих элементов:

1. Круглосуточных дежурств военных диспетчеров на посадочных площадках и у мест прибытия автомашин.
2. Систематической проверки работы различных участков эвакуационных пунктов.
3. Политико-массовой работы, проводимой как с

- II -

12

эвакуируемым населением, так и с работниками эвакуационного пункта.

I. Диспетчерская работа.

По диспетчерской работе опергруппы ставили себе основной задачей ликвидацию простоев автомашин на разгрузочных площадках и сокращения до минимума времени, затрачиваемого машинами на разгрузку людей. Работа эта велась дежурными военными диспетчерами и заключалась в надлежащем рациональном распределении автомашин, пришедших на разгрузку, в соответствующих подталкиваниях водителей и разгрузочных бригад, оказании помощи неисправным машинам, организация буксировки и т.д.

В случаях простоев машин по вине водителей составлялись соответствующие акты, направлявшиеся в воинские части по принадлежности машин для наложения взыскания на водителей.

Особое внимание оперативные группы уделяли борьбе с мародерством. Все заявления на водителей со стороны эвакуируемых немедленно расследовались. Было обнаружено 35 случаев взятия водителями с эвакуируемых денег и ценных предметов во время провоза по дороге и подвоза к посадочным площадкам.

Наиболее характерны следующие случаи:

1. Красноармеец СОКОЛОВ Г.М., водитель из 387 ОАТБ взял за перевозку группы эвакуируемых из Борисово Гривы в Михарево 2500 руб.
2. Шофер Левашовского аэродрома АНДРЕЕВ А.И. за перевозку через озеро на ст. Михарево 3-х гражданок взял с них 1.400 руб.
3. Водитель 848 ОАТБ красноармеец ЛЕДЕНЕВ Е.С. за

первозку 2 семей из деревни Кобона к ж.д. посадочной площадки потребовал и взял с перевозимых серебряные часы с браслетом. Все задержание за мародерство привлечены к ответственности через комендатуру и особый отдел дороги. Мухаревской оперативной группой была организована сплошная проверка документов у эвакуируемого населения во избежание попадания в ж.д. эшелоны посторонних элементов или людей не подлежащих эвакуации. Проверка документов была довольно тщательной так что например диспетчером БОМИНЫМ у гр. РУ-ДЕНКО был обнаружен чистый бланк 848 ОАТБ с угловым штампом и гербовой печатью.

2. Контроль работы эвакуунктов.

Контроль за деятельностью эвакуунктов велся в процессе самой работы дежурными диспетчерами и Нач-ками и Комиссарами оперативных групп.

Систематически днем и ночью обходились все основные участки эвакуунктов. О плохой работе отдельных работников и общие замечания по работе докладывались Нач-кам эвакуунктов для принятия мер. Так по настоянию опергруппы Кобоны был снят с работы Нач-к питания ДЕРГАЧЕВ. На ряд работников эвакуунктов по рапортам нач-ков опергрупп были наложены административные взыскания / диспетчера Мухаревского эвакуункта РЕБРОВ, ДЕНИСОВ и другие/. Мелкие замечания о грязи и пр. делались на местах дежурным и прямо исполнителям и как правило немедленно выполнялись т.е. работники опергрупп на эвакуунктах пользовались большим авторитетом.

14

3. Политическая работа.

Большой систематической агитационно-пропагандистской работы с эвакуируемыми развернуть было нельзя, ввиду тяжелого их в массе физического состояния и работа ограничивалась беседами комиссаров и политруков опергруппы с отдельными группами и читками газет. Кроме того во всех эвакуационных пунктах было организовано ежедневное вывешивание свежих сообщений Совинформбюро, а в Михареве и свежих газет. Михаревская опергруппа привела кроме того большую работу с работниками эвакуационного пункта. Было проведено 2 доклада силами опергруппы "О Международном коммунистическом женском дне", "провал гитлеровского плана молниеносной войны", велись беседы по текущим политическим вопросам и по приказу Наркома Оборон тов. СТАЛИНА от 23/II-42 г.

Постоянно всеми работниками опергруппы велась справочно-разъяснительная работа по самым разнообразным вопросам. Военные диспетчера на площадках пользовались большим авторитетом. К ним обращались диспетчера эвакуационных пунктов во всех трудных случаях и эвакуируемые в случаях недовольства работниками эвакуационного пункта.

4. Общая оценка работы оперативных групп.

В основном все оперативные группы с возложенными на них задачами справились. Необходимо особо отметить Михаревскую оперативную группу /Нач-ик ст. лет. ВАЩАЛОВ/, которая сумела в короткий срок обеспечить ликвидацию крупных неполадок в работе эвакуационного пункта, установив крепкий деловой

контракт с Нач-ком эвакупункта, обеспечила хорошую организацию прохождения и обслуживания эвакуируемых, что вывело Михаревский эвакупункт на первое место среди всех остальных. Особенно выдвинулись на работе инициативностью, внимательным отношением к эвакуируемым и добросовестным отношением к работе:

По Михаревской группе политрук ЛЕБЕДЕВ и воен.техн I р. ФОМИН.

По Лавровской группе командир запаса ЗАЛЕЗНИК.

По Кабанской группе техн.интендант I р. ПЕХОМАЙ и старший политрук АФОНИН.

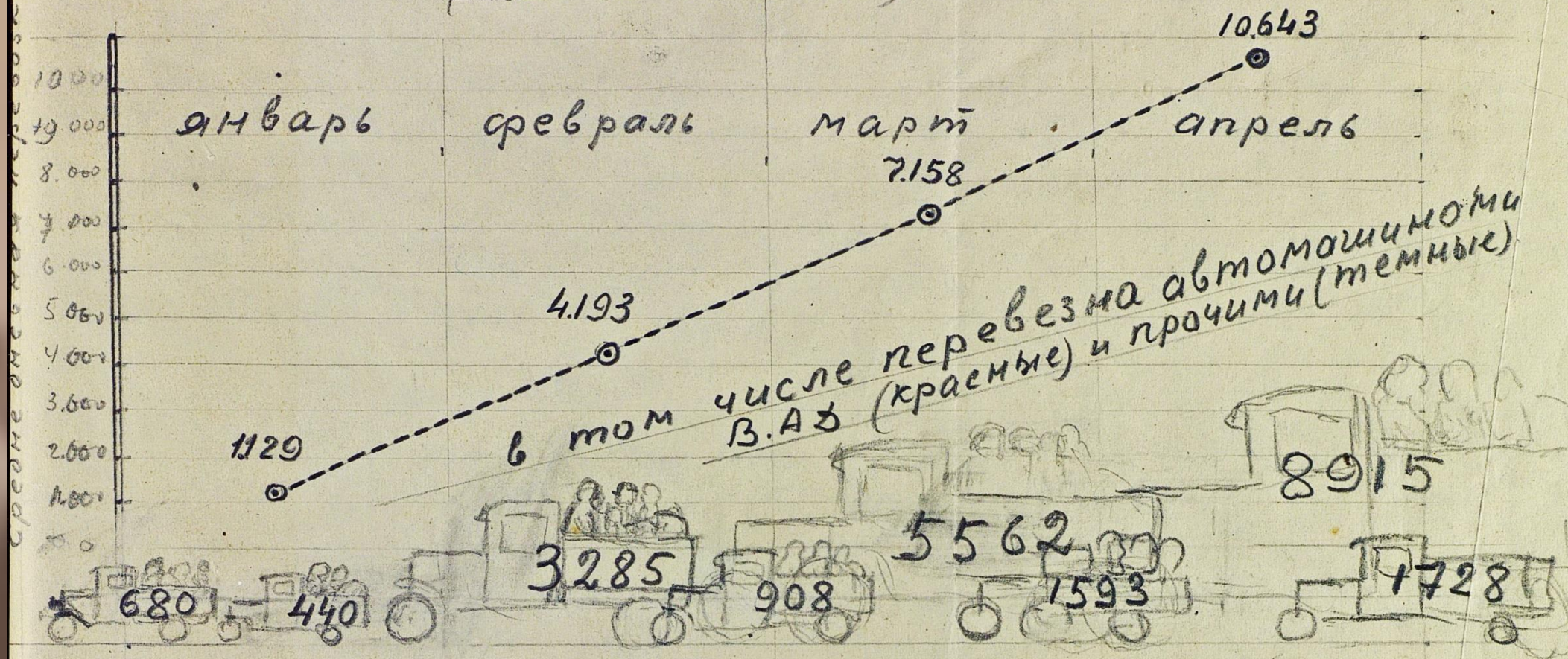
У. ЗАКЛЮЧЕНИЕ.

Военно-автомобильная дорога с заданием Военного Совета Ленинградского фронта по перевозкам эвакуируемого населения г. Ленинграда справилась вполне успешно. Кроме того Военно-автомобильная дорога оказала большую практическую помощь эвакупунктам, расположенным в зоне ее деятельности как в выполнении внутренних перевозок эвакупунктов, снабжении необходимыми материалами и продуктами, так и в общей организации работы эвакупунктов.

Организация военных оперативных групп по эвакуации вполне себя оправдала и обеспечила успешное выполнение задачи поставленной Военным Советом Ленинградского фронта.

НАЧАЛЬНИК ЭВАКОУПункТА ВД
ТЕХНИК ИНТЕНДАНТ 2 Р.: *Иванов* /ИВАНОВ/

Среднедневная перевозка эвакуированного населения Военно Автомобильной Дорогой № 102 (Количество человек)



**Отчет начальника эвакоотдела военно-автомобильной
дороги о работе по эвакуации населения за период
с 21 января по 15 апреля 1942 г. хранится в Центральном
архиве Министерства обороны Российской Федерации
(Ф. 268. Оп. 1546. Д. 438. Л. 2-15).**