

12. Блокада Ленинграда и организация
снабжения по Ладожскому озеру



Вопросы организации транспорта с самого начала войны приобрели исключительно большое значение. Мы уже по первому периоду ведения военных операций твердо убедились в том, что одним железнодорожным транспортом обеспечить армию нам не удастся. У нас в стране к началу войны было более миллиона автомобилей, но состояние автомобильного парка было плохим из-за недостатка запасных частей и слабости авторемонтной базы, крайне ограниченного количества покрышек, выпуск которых не обеспечивал полного использования всех автомобилей, находящихся в народном хозяйстве в течение всего года.

Первый период войны весь автомобильный транспорт был отвлечен на развертывание частей, причем сами части также не могли получить того количества автотранспорта, который им был необходим по таблице, поэтому сформированные дивизии не могли подвозить на себя все необходимое для боя. Страдали войска из-за недостатка транспорта и в боевой деятельности. Значительная часть так необходимого автомобильного парка осталась на территории, оккупированной противником.

В первый период боевых операций немцы очень часто окружали наши войсковые соединения и тем самым отрывали их от баз снабжения, создавая невыносимо трудные условия для окруженных войск.

В августе-сентябре 1941 года все туже и туже затягивалось кольцо блокады вокруг Ленинграда. Все наши надежды в дальнейшем, что нам удастся прорвать блокаду совместными усилиями войск Ленинградского и Волховского фронтов не только не оправ-

дались, а наоборот, мы приходили к убеждению, что блокада потребует от ленинградцев неисчислимых жертв. В первый период блокады, когда еще Ленинград пользовался своими внутренними ресурсами, которые не были еще вывезены, хотя директива о вывозе была дана и вывоз происходил, но он не мог полностью осуществиться только потому, что кольцо блокады замкнуло выход из Ленинграда и вход в Ленинград раньше, чем предполагали руководители, отдавшие приказ о вывозе ленинградских ресурсов с тем, чтобы не отдать этих ресурсов немцам.

Сама точка зрения, что немцы воспользуются ресурсами Ленинграда, если они захватят Ленинград, в корне была ошибочной. Если бы немцы и желали воспользоваться ленинградскими ресурсами и начали эти ресурсы использовать помимо ленинградского населения, то они неизбежно вступили бы в конфликт с ленинградцами. Если ленинградское население пережило блокаду, то только потому, что оно было до беспредельности предано советскому строю. В угоду немцам ленинградцы на такие жертвы не пошли бы, они восстали бы с вилами, топорами и молотами и били бы немцев на каждом шагу.

Так как кольцо блокады затягивалось все туже и туже, о чем уже говорилось, мы решили оказывать помощь Ленинграду самыми калорийными продуктами, доставляя их самолетами Гражданского Воздушного флота. Но так как Гражданский Воздушный флот сохранил свою самостоятельность и был подчинен Совнаркому, то все это делалось не в порядке приказа, а в порядке договоренности с руководителями Гражданского Воздушного флота.

Когда мы убедились, что для проведения таких операций, как подача в Ленинград продовольствия и вывоз из Ленинграда

ученых и крупных специалистов не может осуществляться на началах договоренности, а все должно делаться на началах строгого приказа и управления самолетами Гражданского Воздушного флота.

В октябре 1941 г. мы вступили в переговоры с руководителями Гражданского Воздушного флота о том, чтобы совместно с ними подготовить доклад в Государственный Комитет Обороны о передаче Гражданского Воздушного флота в подчинение начальника тыла Красной Армии. В первоначальный период переговоров мы встретили исключительно отзывчивое отношение к нашим предложениям со стороны заместителя начальника Гражданского Воздушного флота полковника Картушева. Полковник Картушев оказался человеком, который не только понимал наши стремления к созданию мощной транспортной авиации для обеспечения боевых операций Красной Армии и особенно для обеспечения частей, которые время от времени попадали в окружение, а в последующие годы транспортная авиация нам потребовалась и для обеспечения наших партизан, о чем мы расскажем дальше, но Картушев заглядывал и дальше, считая, что только в системе начальника тыла этот флот сохранит ту необходимую самостоятельность для мирного времени и, кроме того, Гражданский Воздушный флот может развиваться, как большая транспортная организация на будущее время.

Когда же мы повели переговоры с начальником Гражданского Воздушного флота генерал-майором Молоковым В.С., то он категорически отказался от нашего предложения, испугавшись слов "подчинение начальнику тыла Красной Армии". Он считал для себя неприличным подчиняться начальнику тыла Красной Армии и поэтому всемерно добивался перехода в систему Главнокомандующего Военно-



Молоков Василий Сергеевич (1895 — 1982) — генерал-майор авиации (1940), полярный лётчик, третий Герой Советского Союза. С 1931 служил в Гражданском воздушном флоте. Летал на воздушных линиях в Сибири и на Дальнем Востоке. В 1934 вместе с другими лётчиками участвовал в экспедиции по спасению челюскинцев. В 1935 на летающей лодке «Дорнье-Валь» совершил выдающийся по тем временам перелёт вдоль арктического побережья, открыв новую авиалинию через Восточную Сибирь и Камчатку. В 1937 участвовал в экспедиции на Северный полюс — в качестве командира экипажа самолёта ТБ-3 высаживал специалистов дрейфующей станции. С 1938 года — начальник Главного управления гражданского воздушного флота СССР. Во время Великой Отечественной войны назначен уполномоченным ГКО по созданию секретной авиатранспортной трассы «Аляска-Сибирь» («Алсиб», форт Фэрбенкс, США — Красноярск, СССР) по доставке в ВВС авиационной техники, поступавшей по лендлизу. С 1943 года командовал авиационной дивизией на Западном и 3-м Белорусском фронтах.



Шиманов Николай Сергеевич (27.07.1901 - 1972) – советский военачальник, генерал-полковник авиации (1944). В конце 1930-х гг. служил в ВВС Ленинградского военного округа. В 1941-1942 гг - военный комиссар ВВС Волховского фронта. С 1942 г. - военный комиссар ВВС 50-й армии, с 1943 г. и до конца Великой Отечественной войны - член Военного совета ВВС, одновременно — заведующий авиационным отделом ЦК ВКП(б). В апреле 1946 г. арестован, и вместе с бывшим наркомом авиапромышленности А.И.Шахуриным был обвинен в выпуске и приемке на вооружение недоброкачественной авиационной техники (Авиационное дело), в мае 1946 г. приговорен военной коллегией Верховного суда СССР к 4 годам тюремного заключения. Освобожден в марте 1952 г. В мае 1953 г. реабилитирован. В 1954–1959 гг. служил в Министерстве обороны СССР.

Воздушными Силами РККА.

Работники тыла были глубоко уверены, что без мощной транспортной авиации нам со своей задачей было не справиться, и поэтому, несмотря на создавшееся положение с переговорами по передаче Гражданского Воздушного флота тылу, внесли все же свое предложение Наркому обороны Сталину о передаче в подчинение начальника тыла Гражданского Воздушного флота. Этот вопрос Сталиным решен не был, а было поручено Маленкову совместно с Главнокомандующим ВВС рассмотреть его и дать свои предложения. Помню только одно, что нас к обсуждению этого вопроса не привлекли, а через некоторое время Гражданский Воздушный флот был включен в состав Военно-Воздушных Сил РККА.

Оказалось, что Маленков поддался уговорам члена Военного Совета ВВС Шиманова и при активном участии в этом Молокова был подготовлен проект решения ГКО, которым и передавался Гражданский Воздушный флот в ведение Главнокомандующего ВВС РККА.

Мне и до сих пор непонятно, почему стремился т. Молоков войти в состав ВВС РККА, ибо все-таки Гражданский Воздушный флот является транспортной организацией, а с переходом в подчинение ВВС он прекратил свое самостоятельное существование и превратился в малозначащую подсобную организацию.

Тов. Молоков тоже через короткий промежуток времени был освобожден от должности начальника Гражданского Воздушного флота и в течение всей войны по существу находился не у дел.

Условия же для транспортировки грузов воздушным транспортом не только не улучшились после этого решения, а наоборот ухудшились, так как Главнокомандующий ВВС весь Гражданский Воздушный флот использовал только для надобностей ВВС РККА на эпи-



Самолет С-47 Управления тыла, 1942 г.
Самолеты С-47, полученные СССР из США по просьбе А.В.Хрулева в количестве 500 шт., оказались распределены по фронтам и так и не стали массовым средством перевозки грузов в составе организации транспортной авиации при начальнике Тыла Красной армии, как это планировалось вначале.
(фото из личного архива А.В.Хрулева)

зодических грузовых перевозках только по доставке запасных частей или отдельных моторов, а иногда, выполняя отдельные поручения Ставки Верховного Командования, получая задания или непосредственно из Ставки, или через Генеральный Штаб.

В 1942 г., уже работая в Наркомате путей сообщения, я вновь внес предложение Сталину передать Гражданский Воздушный флот в ведение начальника тыла, так как в ряде случаев начальнику тыла требовалось по заданию ГКО отправлять отдельные грузы заводам, выполняющим особо важные и экстренные военные заказы, а также вооружение вновь формируемым воинским частям, имеющим крайне ограниченные сроки готовности, или переброску каких-либо материалов, имущества или продовольствия воинским частям, не имеющим путей подвоза.

Одновременно с этой просьбой о передаче Гражданского Воздушного флота в подчинение начальника тыла мною был поставлен вопрос о необходимости просить Президента США Рузвельта дать нам 1000 самолетов "Си-47". А так как железнодорожный транспорт в это время нуждался в паровозах и рельсах, то одновременно я попросил Сталина поставить перед президентом США Рузвельтом о поставке нам по Ленд-Лизу 3000 паровозов и 1,5 миллиона тонн рельсов.

При обсуждении этого вопроса у Сталина было высказано сомнение насчет возможности получения таких больших количеств самолетов, паровозов и рельсов. Сталин при обсуждении этого вопроса заявил, что может случиться, американцы и воспротивятся таким величинам, но для ведения войны все это нам крайне необходимо и особенно нам необходимы самолеты.

Телеграмма на имя Рузвельта была вскоре подписана и через сутки или может быть двое был получен ответ, что американское правительство согласно выделить 500 самолетов "Си-47", 3000 паровозов "Декапот" и I миллион тонн рельсов.

Правда, поставка этого имущества происходила очень медленно, и если рельсы и самолеты оказали помощь в войне, то паровозы пришли значительно позднее и уже оказали свое влияние на развитие железнодорожного транспорта в первоначальный послевоенный период.

Самолеты "Си-47" предназначались по первоначальной договоренности для усиления Гражданского Воздушного флота, а так как Гражданский Воздушный флот находился в ведении Главкома ВВС, то эти самолеты не попали в Гражданский Воздушный флот, а были распределены по фронтам и армиям в качестве средств, используемых по усмотрению командующих воздушными армиями. Таким образом, полученные 500 самолетов из Америки не дали эффекта, поскольку они использовались на случайно возникших потребностях, а не на подвозе экстренно необходимых грузов для фронтов и армий.

Когда мы вели переговоры о получении самолетов "Си-47" из Америки, в это самое время Сталиным вновь было поручено Маленкову, мне и Новикову дать предложения об образовании на базе Гражданского Воздушного флота и полученных самолетов из Америки военной авиационной транспортной организации при начальнике тыла Красной Армии. Маленков, занимаясь по поручению ГКО авиацией, всемерно стремился затормозить рассмотрение этого вопроса, и на все мои предложения о^т/собирал комиссию только для того, чтобы я выслушал возражения против моих предложений,



Новиков Александр Александрович (1900 - 1976) - советский военный деятель, Главный маршал авиации (1944), Герой Советского Союза (1945). С 1938 г. - нач. штаба ВВС Ленинградского военного округа. С 1940 г. - командующий ВВС Ленинградского военного округа. В начале Великой Отечественной войны командовал ВВС Северного, а затем Ленинградского фронтов. С 1942 г. - 1-й заместитель командующего, командующий ВВС Советской армии и одновременно в 1942- 43 гг - заместитель наркома обороны СССР по авиации. В качестве представителя Ставки координировал действия авиации во время наиболее крупномасштабных операций Советской армии, в т.ч. во время Сталинградской и Курской битв, во время разгрома Японии в 1945 г. В апреле 1946 г., после того как сын Сталина Василий пожаловался отцу, что американские самолеты лучше советских, вместе с министром авиационной промышленности СССР А.И.Шахуриным был арестован. В мае 1946 г. приговорен к тюремному заключению. После смерти Сталина, в мае 1953 г. амнистирован и восстановлен в ВВС. В 1953-55 гг - командующий Дальней авиацией и одновременно в 1954-55 гг - заместитель главнокомандующего ВВС. С 1956 г. - начальник Высшего авиационного училища Гражданского флота.

но так как по этому вопросу было достаточно ясное поручение Сталина, то Маленков не решался докладывать Сталину без моего согласия, что создание транспортной авиации в ведении начальника тыла нецелесообразно. Маленков хотел, чтобы я сам сказал об этой нецелесообразности, но так как я этого сказать не мог, потому что чувствовал крайнюю необходимость в транспортной авиации, то вопрос затягивался и Сталину не докладывался. А Сталин, только спустя 2 года, вдруг вспомнил об этом вопросе в связи со случайным возникновением разговора о том, что транспортная авиация была использована руководителями ВВС РККА для личных целей. Он предъявил мне претензию, сказав, что я не затем передавал Вам транспортную авиацию, чтобы она занималась перевозками вещей или предметов для личного пользования работников РККА. И только после того, как я заявил Сталину, что я никакой транспортной авиации не получал и поэтому никакой ответственности за транспортные самолеты нести не могу, Сталин назначил комиссию в составе Берия, Маленкова, Булганина для разбора этого вопроса. Но после длительного разбирательства этого вопроса комиссией он был замят, я не знаю в каком освещении его докладывали Сталину, но сам по себе или какими-либо другими путями вопрос был снят с повестки дня и вновь больше не возникал, так как к этому времени обстановка на фронтах резко изменилась. Мы стали уже овладевать, хотя и разрушенными коммуникациями, поддерживая их в рабочем состоянии, и таким образом обеспечивали нужды фронтов главным образом железнодорожным и автомобильным транспортом.

Мы переживали самое тяжелое время - блокаду Ленинграда, хотя, как я уже говорил, мы надеялись на ликвидацию блокады.

Сталин очень часто говорил, что вот-вот кольцо блокады будет разорвано и мы восстановим нормальную связь с Ленинградом. В надежде на это мы с Микояном разработали и утвердили специальный план сосредоточения большого количества продовольствия на подступах к Ленинграду на следующих железнодорожных линиях: Санково-Овинищи-Кабожи-Небыльчи-Будугошь и Вологда-Тихвин-Волховстрой.

Несмотря на это и зная обстановку на фронте, мы по согласованию с Наркомом речного флота т.З.А.Шашковым решили приступить к организации перевозок по Ладожскому озеру. Но оказалось, что на Ладоге существующий флот был настолько незначителен, что никакого серьезного влияния на положение дела со снабжением Ленинграда он оказать не сможет. Тогда мы решили командировать заместителя наркома речного флота т.Лукиянова и заместителя начальника тыла генерала Ермолина П.А. в район Волховстроя для организации постройки больших озерных барж. Для этих целей нами было выделено 4 рабочих батальона по 1000 человек каждый. Был завезен необходимый лес для постройки барж, и строительство барж началось. Оно проходило довольно успешно.

Если Д.В.Павлов в своей книге "Ленинград в блокаде" все сводит к тому, что об обеспечении Ленинграда заботились только Военный Совет Ленинградского фронта вместе с ним, как с Наркомом торговли РСФСР, то это мало отвечает действительности.

Прекрасно понимая сложившуюся тягостную обстановку, в которой оказалось ленинградское население, Центральный Комитет нашей партии, Государственный Комитет Оборона постоянно уделяли большое внимание снабжению Ленинграда и Ленинградского фронта.



Павлов Дмитрий Васильевич (1905, Петербург - 17.6.1991, Москва) - советский государственный деятель, генерал-лейтенант интендантской службы (1944). В 1936-38 гг. - директор 1-й меховой фабрики (Казань). В 1938-39 гг. - нарком торговли Татарской АССР, в 1939-42 гг - РСФСР. Во время Великой Отечественной войны в 1941-42 гг был также уполномоченным Государственного комитета обороны по обеспечению продовольствием Ленинграда и Ленинградского фронта. С 1942 г. - нач. Главного управления, в 1943-46 гг - Управления продовольственного снабжения РККА. С 1946 г. - зам. министра рыбной промышленности восточных районов СССР, в 1948-49 гг - пред. Бюро по пищевой промышленности при Совете министров СССР. В 1949 г. назначен министром пищевой промышленности СССР. С 1951 г. - пред. Государственного комитета Совета министров СССР по снабжению продовольственными и промышленными товарами. С 1952 г. - министр рыбной промышленности СССР. После смерти И.В. Сталина и последовавшей реорганизации правительства в марте 1953 г. назначен 1-м зам. министра легкой и пищевой промышленности СССР. С авг. 1953 г. - 1-й зам. министра, с 1955 г. - министр торговли СССР. С 1958 г. - министр торговли РСФСР. Автор мемуаров "Ленинград в блокаде" (1983) и "Стойкость" (1983).



Шашков Зосима Алексеевич (1905 - 1984) - советский государственный деятель. Образование получил в Ленинградском институте инженеров водного транспорта (1933). С 1933 г. на преподавательской работе в Горьковском институте инженеров водного транспорта, в 1933-37 гг - декан, в 1937-38 гг - директор. С 1938 г. - зам. наркома водного транспорта СССР. Все время существования Наркомата (министерства) речного флота СССР (1939 - 1956) был его бессменным главой. Во время Сталинградской битвы 1942-43 гг в качестве уполномоченного Государственного комитета обороны руководил снабжением по рекам войск Сталинградского фронта. В 1953-1954 гг возглавлял объединенное Министерство морского и речного флота СССР. В 1956-60 гг - министр речного флота РСФСР. В 1961-63 гг - зам. нач. отдела транспорта и связи Государственного экономического совета Совета министров СССР. С 1963 г. - на второстепенных должностях в Госплане СССР.

Постоянно и систематически вопросами снабжения Ленинграда занимался А.И.Микоян, а все практические мероприятия были возложены решением ГОКО на начальника тыла Красной Армии. Начальник тыла Красной Армии был ответственным человеком за доставку продовольствия Ленинграду. На начальника тыла возлагалась обязанность изыскивать любые пути подвоза и использовать любые средства перевозок, чтобы обеспечивать ленинградское население продовольствием.

Постоянным представителем Ленинграда по вопросам снабжения был тов.Штыков Т.Ф. Будучи членом Военного Совета Ленинградского фронта, он каждую неделю ездил в Москву и ставил перед центральными организациями все вопросы снабжения Ленинграда. Он сам непосредственно выезжал на железные дороги, подвозящие продовольствие Ленинграду, он сам бывал в пунктах погрузки продовольствия, т.е. принимал непосредственное и деятельное участие. Даже будучи членом Военного Совета Волховского фронта, тов.Штыков не уходил от вопросов снабжения Ленинграда продовольствием. Причем он лично посещал всех руководителей партии и правительства и получал от них все необходимые решения по вопросам снабжения Ленинграда.

Снабжение Ленинграда в период блокады было в поле зрения всего советского народа, всей нашей партии. Нельзя приписать ни одному лицу какув-то особую заслугу в деле снабжения Ленинграда, тогда как в этом деле принимала деятельное участие вся наша партия, весь советский народ, а когда с Ленинграда блокада была снята, то все фронты Красной Армии начали направлять поездами продовольствие из своих районов, где они находились

ко времени снятия блокады с Ленинграда.

Нами были приняты меры не только к постройке судов и обеспечению перевозок по Ладожскому озеру, но были приняты меры к постройке новых железнодорожных линий Войбокало-Кабона-Коса.

В начале 1942 г., будучи наркомом путей сообщения, я просил т. Жданова А.А. оказать содействие в изготовлении самоходных паромов на Балтийском судостроительном заводе. С этой целью был командирован в Ленинград генерал-лейтенант Головкин - начальник ^{Жел. деп. Восток} Главного управления военно-восстановительных работ НКПС, который явился к т. Жданову и передал ему письмо от меня с просьбой оказать т. Головкину содействие. Тов. Жданов высказал сомнение, что удастся ли таким путем избавить Ленинград от происходящего катастрофического бедствия. На Балтийском заводе оказалось необходимое количество судового листа, и в Ленинграде же нашлись и необходимые механизмы для изготовления самоходных паромов. В результате больших усилий Ленинградского обкома, Ленгорсовета, Наркомата путей сообщения и органов начальника тыла Красной Армии паромы были изготовлены и первые три парома были спущены в Ладожское озеро в навигацию 1942 г. Это безусловно окрылило нас и у нас появилась надежда на то, что если нам не удастся избавить Ленинград полностью от катастрофы, то во всяком случае мы в значительной мере ослабим бедствие.

До постройки паромов мы приступили к постройке барж в устье реки Волхов, но на наше несчастье немецкие войска заняли гор. Тихвин и перерезали единственную железнодорожную коммуникацию, подводющую нас к Ладожскому озеру.

В связи с этим неожиданным событием, нами, здесь, в Москве, было принято срочное решение об организации зимней автомобильной дороги от станции Заборье до Ефимовская, по маршруту Заборье-Ефимовская-Еремина Гора-Сясьскулой-Леднево в обход Тихвина с выходом на Волховстрой. По этой дороге мы смогли бы отправлять небольшие партии грузовых автомобилей, загруженных продовольствием. 9-го декабря группой генерала армии Мерецкова К.А. Тихвин был освобожден, а немецкая группировка была ликвидирована. Мы, быстрее восстановив железнодорожные пути, интенсивно начали работу по подвозу продовольствия, боеприпасов и всего необходимого для Ленинграда имущества по прежнему плану.

Город Ленина в блокаде.

Эта весть наполнила тревогой сердца всех советских людей. Страна поспешила на помощь осажденному Ленинграду. Эта помощь стала особой заботой ЦК нашей партии и Ставки Верховного Главнокомандующего.

Прежде всего надо было искать путь, по которому можно было бы снабжать население и войска всем необходимым для обороны. Вот тут-то^И встал вопрос об открытии трассы подвоза через Ладожское озеро.

В битве за Ленинград коммуникация через Ладожское озеро занимала исключительно важное место. С 8 сентября 1941 г., первого дня блокады, и по 6 февраля 1943 г. до момента постройки железной дороги почти на протяжении полутора лет дорога



Мерецков Кирилл Афанасьевич (1897 -1968) — советский военачальник, Маршал Советского Союза (1944), Герой Советского Союза (1940). Участник Гражданской войны. В 1936 - 1937 гг находился в Испании в качестве военного советника. Во время Советско-финляндской войны 1939-1940 гг командовал 7-й армией, прорвавшей мощную линию Маннергейма. С 1940 г. - начальник Генштаба, с 1941 г. - зам. наркома обороны СССР. В июне 1941 г. был арестован как участник военного заговора "врагов народа" А.И.Корка и И.П.Уборевича. Во время допросов испытал "физические методы воздействия", в сентябре 1941 г. без объяснений и извинений был освобожден, привезен в Кремль к Сталину и в качестве представителя Ставки ВГК вылетел на фронт, где возглавил 7-ю, потом 4-ю отдельную армии. В декабре 1941 назначен командующим Волховским фронтом. В начале 1943 г. во взаимодействии с войсками Ленинградского фронта командовал прорывом блокады Ленинграда. С 1944 г. командовал Карельским фронтом, в 1945 г. руководил действиями Приморской группы войск в Восточной Маньчжурии и Северной Корее против японских войск. В 1955-1964 гг был помощником министра обороны СССР, с 1964 г. занимал должность генерального инспектора Группы генеральных инспекторов Министерства обороны СССР.

Головко Владимир Александрович (1895 — 1956) — советский военный деятель, генерал-лейтенант технических войск (1942 год). В 1937 г. — начальник отделения 3-го отдела штаба Московского военного округа, в 1938 г. — начальник штаба Особого корпуса железнодорожных войск, дислоцированного во Владивостоке. В 1941 г. был назначен на должность командира Особого строительного корпуса, дислоцировавшегося в городе Комсомольск-на-Амуре. Одновременно исполнял должность начальника гарнизона города. В сентябре 1941 года был назначен на должность начальника Управления тыла — заместителя командующего войсками Дальневосточного фронта. С 1942 г. назначен на должность начальника Главного управления военно-восстановительных работ НКПС — начальника железнодорожных войск. После окончания войны находился на прежней должности, в 1947 г. был назначен на должность заместителя начальника Главного управления военно-восстановительных работ Министерства путей сообщения.

через ^{озера} ~~лед~~ была единственной жизненной артерией фронта и города.

Несмотря на близость противника, на ожесточенные налеты вражеской авиации, невзирая на особенности штурма, на озере начался подвоз для переправы через Ладогу. 1 сентября прибыл первый груз, доставленный этим путем. В начале слабая и легко уязвимая Ладожская трасса день ото дня крепла и совершенствовалась, превращаясь в могучую транспортную артерию. По ней непрерывно текли в блокированный Ленинград грузы, доставлялись людские пополнения, боевая техника, доставлялось топливо и сырье для промышленности и коммунального хозяйства.

Полностью были использованы два навигационные периода, когда перевозка совершалась по воде и две зимы, когда перевозки производились по льду озера. Но особенно важную роль сыграла военно-автомобильная дорога через Ладожское озеро зимой 1941-1942 г.г., вошедшая в историю борьбы за город Ленина под названием "дорога жизни". Чтобы лучше осознать ее значение для войск фронта и блокированного города, необходимо, кроме того, описать материальное состояние фронта и Ленинграда в начале блокады, перед сооружением ледовой трассы, от работы которой зависела жизнь многих сотен тысяч ленинградцев.

Можно без преувеличения сказать, что "дорогу жизни" строил и обеспечивал весь Ленинград, все его героическое население: рабочие и работники промышленности, железнодорожного и водного транспорта и различных органов городского хозяйства. Вместе с тыловыми частями и учреждениями Ленинградского фронта в сооружении коммуникации, ее обеспечении принимали актив-

ное участие Краснознаменный Балтийский флот, железнодорожные части НКПС и части НКВД. Борьба за коммуникацию, за "дорогу жизни" велась не только на самой трассе, но и в цехах заводов и фабрик, на судостроительных и судоремонтных верфях, на железнодорожных и водных путях сообщений, причалах и пристанях, в научных учреждениях и институтах. Она велась на льду, на воде, на земле и в воздухе. Советские люди, преданные патриоты своей Родины, многие из которых отдали свои жизни для спасения великого города Ленина от угрожавшей ему смертельной опасности. *W*

Железнодорожные коммуникации Ленинградского фронта, связывавшие его со страной, полностью были прерваны 30 августа 1941 г., когда враг захватил станцию Мга на магистрали Ленинград-Волховстрой-Вологда (Северная железная дорога). С 30 августа на территории Ленинградского фронта осталась только сравнительно короткая линия Октябрьской железной дороги, при этом линии: Ленинград-Сестрорецк, Ленинград-Финляндский-Дубны, Ленинград-Финляндский-Васкелово. Самостоятельных выходов на тыловые коммуникации страны Ленинград не имел. Конечными станциями Ленинграда к началу полной блокады к Югу и Востоку на сохранившихся линиях Октябрьской ж.д. были Колпино, Ижоры и Дунай. Расстояние их от Ленинграда составляло 20-40 км.

Основной станцией назначения для грузов, отправляемых со станции Ладожское озеро, могли быть Кушелевка, Ржевка, Лисий Нос, Ленинград-Финляндский-Товарный, Наволочино и Буденновск. С началом блокады станция Ладожское озеро получила

загрузку, превышающую ее пропускную способность для приема и переправки товаров, прибывший на базы станции. Но станция Ладожское озеро нуждалась в дополнительном обустройстве и постоянном развитии. Следующей станцией, которая могла бы принимать грузы, прибывавшие со стороны Ладожского озера, была Борисова Грива на том же участке. До войны эта станция не только не была приспособлена для погрузки военных грузов, но и вообще для массового грузопотока.

С потерей всей сухопутной связи со страной над Ленинградом нависла смертельная опасность. Ближайший район, через который Ленинград мог связаться с глубоким тылом, был район, лежавший восточнее Ладожского озера, но от него блокированную ленинградскую территорию отделяла южная часть озера Шлиссельбургская губа, которая сама стала участком фронта. Противник укрепился на ее южном берегу. Вся северная часть озера также была в руках врага, и Шлиссельбургская губа была от линии противника на расстоянии артиллерийского обстрела, не говоря уже о том, что фронтовая авиация противника могла наносить легко и бомбовые удары. Наблюдению противника было открыто все пространство Губы и оба ее берега, как Западный, так и Восточный, находящиеся в наших руках. Выхода не было, приходилось создавать коммуникацию именно через Шлиссельбургскую Губу, на виду у врага.

Что же представлял собой этот район, через который теперь поддерживалась связь Ленинграда со всей страной — "Большой Землей", как ее называли ленинградцы? Ладожское озеро — крупнейшее в Европе озеро, общая его площадь равна 18.400

кв.км., наибольшее его сечение проходит в направлении с Северо-Запада на Юго-Восток и составляет 207 км, средняя ширина озера 82 км. уровень воды на 5 метров выше уровня Финского залива. Наибольшая глубина характерна для северной части озера, где она доходит до 225 метров и даже глубже. А Южная часть наоборот характеризуется малыми глубинами. Берега озера сравнительно мало изрезаны. В Южной части озера находятся 2 крупные губы - Волховская и Шлиссельбургская. Менее глубоководна Шлиссельбургская губа, ее максимальная глубина равна 10 метрам. Ближе к восточному берегу расположены острова Большой и Малый Зеленец. Почти у самого входа в губу расположен остров Кореджский с маяком Кореджа. Берега западной и восточной части губы составляют так называемую Приладожскую низину. Для приозерной равнины характерны песчаные, каменистые берега с холмами, называемыми гривами, некоторые из грив доходят до самого берега и образуют массы. Такова, например, Борисова грива, по которой и проложили первый участок Октябрьской ж.д., начинающейся от Финляндского вокзала в Ленинград.

Движение автотранспорта началось от дер. Ваганово, расположенной вблизи Борисовой Гривы. До берега озера и вдоль Западного берега Шлиссельбургской губы никаких других путей не было. Местность, по которой проходила дорога, изобилует валунами и болотами. Восточный берег использовать было почти невозможно, так как к началу блокады имелись только одни проселочные дороги на этом берегу, не приспособленные для движения грузового автотранспорта. Кроме того, радиус

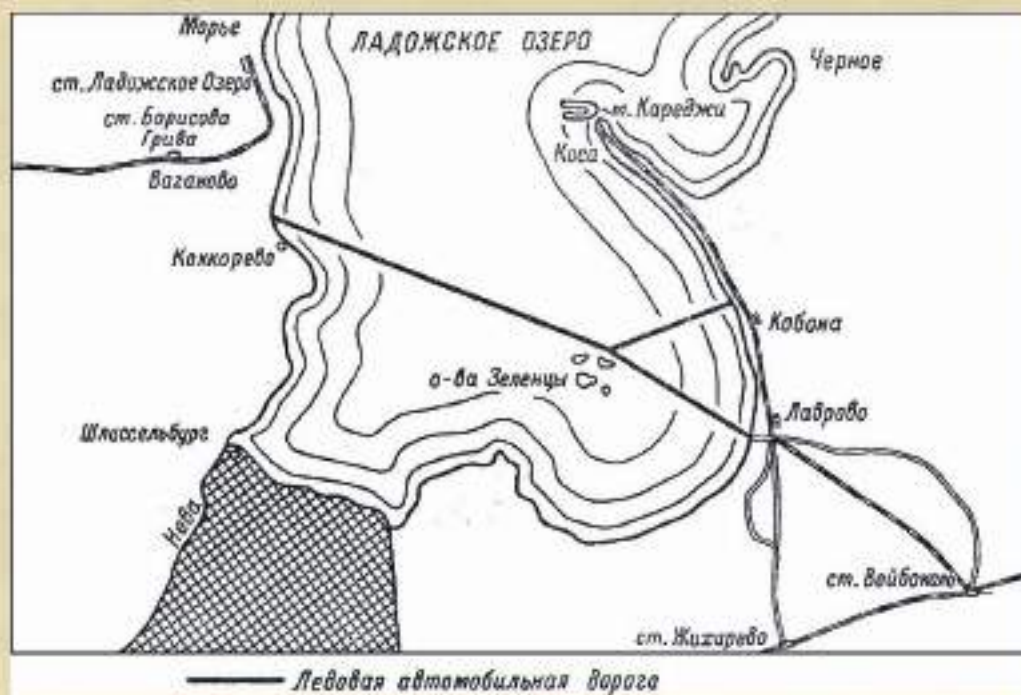


Схема Военно-автомобильной дороги
 ленинградского фронта №102 - ВАД-102
 (зима 1941-42 гг).

поворотов достигал 4 метров, дороги поворачивали под углом 70-80°, подъем и спуски местами достигали крутизны в 45°.

В конце августа 1941 г. в связи с блокадой Ленинграда Военный Совет Ленинградского фронта принял решение об открытии новой трассы. Подвоз на блокированную территорию осуществлялся из районов, находящихся восточнее Ладожского озера, на западный берег Шлиссельбургской губы. Немедленно после принятия решения об открытии трассы через озеро на Западный берег Шлиссельбургской губы была произведена рекогносцировка этого берега с целью выявления возможных пунктов разгрузки и перевалки грузов. Наиболее удобными для выгрузки судов оказались гавань Осиновец и Бухта Гольмона. Осиновецкая гавань располагалась у маяка Осиновец и находится в 500 м от железной дороги Ленинград-Ладожское озеро, в полутора км от самой станции Ладожское озеро, в 250 метрах от нее проходит шоссе от Ленинграда до устья реки Морье и бухты того же наименования. Побережье гавани, как и всего участка, покрыто высоким лесом, создававшим удобное укрытие. Общая площадь акватории гавани достигает 5000 км.м.

Несмотря на все недостатки Осиновецкой гавани, она по величине своей акватории, близости к шоссе и железной дорогам и лесистости побережья, была наиболее удобной для отстоя и выгрузки судов. Чтобы приспособить Осиновецкую гавань к производству разгрузочных работ большого масштаба, требовалось в первую очередь провести дноуглубительные работы и построить причалы с подездами. Объем только первых землечерпательных первоочередных работ выразился в 70000 кубометрах вынутого грунта. Проведение этих первоочередных

работ дало возможность разгружать в Осиновецкой гавани до 12 озерных судов.

Вторая гавань - гавань Гольс^{3/2}мона расположена в 5 км севернее Осиновецкой гавани. Эта гавань также находится в лесистой местности, представляющей хорошее укрытие, в 150 метрах от гавани проходит шоссейная дорога, идущая к станции Ладожское озеро, расположенной на расстоянии 3 км от гавани. Площадь акватории гавани Гольс^{3/2}мона - 2000 кв.км. С Севера она ограждена дамбой, вход в гавань узкий и при ветрах представляет затруднение.

Сохранившаяся в Южной части гавани эстакада допускала выгрузку только одного судна. Глубина вод гавани колебалась от 1 до 2 метров. Вход в гавань имел только 150 см, местами даже меньше. Грунт песчаный, но с довольно большим количеством камней. Без проведения больших дноуглубительных работ гавань использовать было нельзя. Требовались большие дноуглубительные работы. Бухта Морье была третьим пунктом, пригодным к использованию под выгрузку и хранение грузов. Но расположена она была еще выше по берегу озера на⁹ бухтой Гольс^умона, на северном конце путей станции Ладожское озеро. Эта бухта требовала тоже больших работ по приспособлению к приему и выгрузке судов, чем бухта Осиновец и Гольс^{3/2}мона.

Поэтому самые необходимые работы по оборудованию гаваней провели в первую очередь в бухтах Осиновец и Гольс^{3/2}мона.

Перевозки по Ладожскому озеру и разгрузочные работы протекали в самых тяжелых условиях. Противник стремился уничтожить имевшиеся на Западном берегу Шлиссельбургской губы причальные сооружения и портовые обустройства.

26 сентября 1941 г. немецкие самолеты произвели бомбардировочный налет по всему побережью в районе деревни Ваганово. Особенно интенсивный налет был на транспорт, находящийся на подходе к бухте Осиновец, был сделан 6 октября, в результате налета были произведены значительные разрушения, а часть находящихся в бухте плавучих средств была потоплена.

9 октября противник подверг ожесточенной воздушной атаке пловучие суда, шедшие из Н. Ленинграда на Осиновец. Была повреждена сопровождавшая караван канонерская лодка, суда же самого каравана не пострадали.

14 октября противник бомбил трассу Нов.Ладога-Осиновец и порт Осиновец. Личный состав судов и порта понес значительные потери.

16 октября порт Осиновец подвергся новой бомбардировке. Была разбита одна баржа с горючим, повреждены два катера и мотобот, были потери и в людях.

30 октября немцы бомбили транспорт на трассе Нов.Ладога-Осиновец, причем из строя были выведены два катера.

1 ноября немцы бомбили и повредили в Осиновце строящийся причал и разбили 2 катера. При налете на корабль "Конструктор" погибло 100 человек из пополнения, перевозимого на фронт, и из экипажа корабля.

Портом Нов.Ладога тогда главным образом отправлялись суда на Выборг. Он также подвергался нападению с воздуха. При первом усиленном налете 9 октября были повреждены 2 суда и баржа с мукой.

5 ноября потоплены 2 баржи с боеприпасами и продовольствием.

Воздушным налетам подвергались и остальные пути подво-

за, такие, как Сясьстрой, Волхов, Колчино и другие некоторые пункты бомбили по 2-3 раза в день. Однако смелые и решительные действия нашей истребительной авиации и зенитной артиллерии наносили противнику большие потери.

Над портом Осинец вражеские самолеты, успев сделать 4 захода, были атакованы нашими истребителями с воздуха, и, уходя, сбросили 32 бомбы в озеро.

17 октября немецкая авиация, пытавшаяся прорваться к порту Осинец, вновь не была допущена к порту. Такой же неудачной была бомбардировка порта Новая Ладога 1 ноября.

Затруднялись перевозки и участвовавшими осенью штормами на Ладожском озере. В мирное время плавание судов по озеру в такие дни запрещалось, но обстановка на Ленинградском фронте требовала отправки грузов на Западный берег и в штормовую погоду. Некоторые баржи с грузами и буксирные пароходы были во время шторма выброшены на камни и часть из них затонула.

Несмотря на все препятствия и затруднения, водная трасса продолжала действовать. Враг между тем всячески пытался не только парализовать водные перевозки, но и вывести из строя железную дорогу. Только за сентябрь 1941 г. противник произвел 53 налета авиации на объекты Ленинградского железнодорожного узла и 77 артиллерийских обстрелов этих объектов. За октябрь-декабрь на Ленинградский железнодорожный узел было сделано еще 62 налета авиации и произведено 356 артиллерийских обстрелов. В таких условиях необходимые первоочередные работы по приспособлению станции Ладожское

озеро к приемке и переправке грузов не прекращались ни на один день и были закончены и готовы к приему 10 октября 1941 г.

Перевозки грузов по воде продолжались с 10 октября 1941 г. по 7 декабря 1941 г., т.е. до того момента, когда озеро уже замерзло. Всего за этот срок было принято на Западном берегу около 1800 вагонов различных грузов, в том числе до 90 вагонов продовольствия. Количество доставленных грузов было меньше, чем это предусматривалось планами. Эти перевозки были передовым этапом борьбы за трассу Ладожского озера, Дальнейшая борьба усиливалась и становилась более ожесточенной за сохранение связи с "Большой Землей". Эта битва не прекращалась в течение всего периода блокады. Видные деятели и руководители этой героической борьбы были славные ленинградские большевики и постоянно поддерживающие их ленинградские рабочие.

Уже на первом этапе блокады Ленинграда был достигнут значительный успех в этой борьбе. За период с 1 сентября 1941 г. по 7 декабря 1941 г. было доставлено в Ленинград тысячи винтовок, пулеметов, сотни тысяч артиллерийских выстрелов и мин, более 3 миллионов патронов и свыше 100 тысяч ручных гранат. Доставка продовольствия баржами и даже катерами производилась до тех пор, пока имелись еще какие-либо навигационные возможности. Всего было доставлено в Ленинград за навигационный период 1941 г. 27 тысяч тонн зерна, около 17 тысяч тонн муки, круп и макарон, более 200 тысяч банок мясных и рыбных консервов, миллионы банок сгу-

ценного молока, сотни тонн мяса и рыбы, масла и других продуктов. Было доставлено 5000 тонн бензина и свыше 2000 тонн керосина.

Близилась зима. Войска фронта нужно было переобмундировать в зимнее обмундирование, а между тем зимние вещи, которые шли из центра на Ленинградский фронт, из-за прекращения железнодорожного подвоза были задержаны в Вологде, Кирове, Ярославле и в других крупных железнодорожных пунктах на подходах к Ленинграду с Востока и Северо-Востока.

При таких тяжелых путях сообщения нам не удалось полностью обеспечить теплыми вещами войска Ленинградского фронта, но надо отдать справедливость и должное самим ленинградским организациям и т.т. Попкову, Кузнецову, Соловьеву, которые сделали все необходимое для того, чтобы войска Ленинградского фронта были полностью одеты и обуты, хотя и не в ^{полноценном} ~~полном~~ ^{форменном} обмундировании.

Ледовая трасса также кое-какую роль сыграла в этой борьбе, через нее было доставлено до 77 тысяч предметов зимнего обмундирования.

Как я уже говорил ранее, для увеличения доставки продовольствия были организованы перевозки его в Ленинград по воздуху. Для этой цели в начале было выделено 30 транспортных самолетов, которые доставляли главным образом высококалорийные продукты: масло, концентраты, консервы и прочее. Условия работы самолетов были невероятно тяжелыми. Нападение воздушного противника, частые туманы, вьюги и тому подобное, хотя количество самолетов вскоре и увеличилось до 50, однако даже при двухразовых полетах в сутки самолеты

могли доставлять 100-150 тонн продовольственных грузов за день. Несмотря на то, что воздушные перевозки продолжались всего 14 дней, с 14 по 28 ноября, доставленное самолетами продовольствие имело большое значение и для войск, и для населения блокированного города. Самолеты доставили более полутора тысяч тонн особенно ценных продуктов питания, как мяскопчености, пресованное мясо, концентраты, масло, шоколад, сыр и прочее.

В блокированном Ленинграде создалась исключительно тяжелая экономическая обстановка. Город с населением свыше 3 миллионов человек стал фронтом. На нас легла самая ответственная задача - организовать снабжение не только войск, но и населения, ибо войска и население стали неотделимы друг от друга и не отделимы от задач обороны Ленинграда.

Главное, что требовало нашего тылового решения - это организация продовольственного снабжения населения. Необходимо было выявить и учесть наличие запасов продовольствия и обеспечить жесткую экономию в их использовании. Уже 30-31 августа, т.е. через два дня после полного прекращения железнодорожного подвоза, в Ленинграде были учтены все запасы продовольствия и фуража по Ленинграду и его пригородам. Во всех гражданских базах и торговых организациях, в войсках фронта и флоте по наиболее важным продуктам: мука, крупа, мясо, рыба и прочее, обеспеченность составляла от 7 до 14 дней, по концентратам всего на 1-2 дня, овощей вообще не было, по фуражу была обеспеченность сена на 20 дней, овса на 4 дня. Организованные с первого дня блокады водные и воз-

душные перевозки лишь частично восполнили текущие расходы, несмотря на самую жесткую экономию, запасы продовольствия таяли буквально с каждым днем, но особенно тяжело было с хлебом, хотя норма его в Ленинграде была введена еще до блокады, т.е. с 18 июля. С началом же блокады пришлось перейти к разного рода примесям в хлебе, а затем к очень заниженным нормам. В хлеб стали примешивать солод, соевую и овсяную муку, ^{му} бржанные отруби. Весь запас солода, имевшийся на пивных заводах, был передан хлебопекарням, в качестве примесей пришлось также использовать рисовые отруби, выбои из мучных мешков, мучную пыль с мельниц. На некоторых предприятиях пищевой промышленности начали изготавливать пищевую целлюлозу, а хлебозаводы стали вводить в хлебную смесь, она доходила в хлебе до 20-25 и больше процентов. При всех принятых мерах производство хлеба сильно упало. Уже в сентябре 1941 г. средняя суточная выпечка снизилась до 75% по сравнению с довоенным уровнем, в октябре - до 53%, в ноябре - до 37%, а в декабре она составляла всего только 30% прежней довоенной выпечки.

Все же использование примесей и заменителей позволило продолжить снабжение войск и населения хлебом по действующим нормам по крайней мере на полтора месяца. В целях экономии муки был повышен припек хлеба, хлебозаводы, выпекавшие хлеб на поду, были переведены на формовую выпечку и в ноябре 1941 г. припек был повышен до 67%.

Снижение норм снабжения населения и войск хлебом и другими продуктами питания производилось постепенно. На 29 ноября 1941 г. нормы рационально были урезаны. Солдаты

передовой линии получали в сутки 300 гр хлеба и 100 гр сухарей, а личный состав всех остальных частей и учреждений - 150 гр хлеба и 75 гр сухарей.

К 20 ноября 1941 г. по полевому пайку количество белков упало до 55%, норма жиров - до 89%, норма углеводов - до 69%, норма калорийности пайка снизилась на 30%. Калорийность пайка и все составные элементы его понизились до 55% нормы. Уменьшение белков в пище вызывало массовое явление белкового голода, калорийность пайка подчас была даже ниже приведенных норм, так как выдаваемый хлеб был неполноценным из-за большого количества различных примесей. Свежих овощей почти не было, а замену их крупю пришлось также значительно снизить. Рыба не выдавалась. Вообще ассортимент продуктов был крайне беден, пища готовилась однообразная, особенно это сказалось в декабре, когда совершенно иссякли запасы крупы и овощей. Крупа заменялась только мукой. Обычно суточная норма, суточное меню в это время было таким: завтрак - суп из муки, обед - суп из муки или мучная каша с жиром, на ужин - суп мучной, т.е. фактически питались блюдами в двух видах.

Норма выдачи хлеба населению в начальный период блокады снижалась 4 раза и под конец рабочие и инженерно-технические работники получали 250 гр хлеба в сутки, служащие, иждивенцы и дети по 125 гр хлеба в сутки.

Особенно тяжелым явилось то, что с началом блокады оказалась прерванной эвакуация раненых и больных в тыл страны. Эвакуация по воздуху существенных результатов не дала, не хватало средств воздушной эвакуации, так как у нас вообще не-

хватало самолетов. Эвакуацию через Ладожское озеро пришлось прекратить 6 ноября 1941 г., т.е. с момента наступления ледостава. Кроме того, много зданий и предприятий, пригодных для размещения раненых, были выведены из строя воздушными бомбежками (примерно на 25 тысяч коек). Вследствие всех этих причин коечный фонд госпиталей Ленинградского фронта вскоре оказался исчерпанным. На 20 ноября из развернутых 65 тысяч коек, свободных почти не было. Обычно из госпиталей выписывалось в среднем 12000 чел. в сутки, а поступало 17000 человек в сутки. Условия госпитального обслуживания были крайне тяжелыми из-за артиллерийских обстрелов и воздушных бомбежек, а также раннего наступления морозов, что особенно болезненно сказалось в связи с отсутствием топлива в Ленинграде, а из-за недостатка топлива ограничивалось освещение и прекратили свою деятельность водоснабжение и канализация. В палатах было темно, а тепло не удавалось даже поддерживать с помощью временных печей. Тяжелораненые и больные размещались в нижних этажах и подвалах зданий, подходящие для этих целей помещения были переполнены.

Население испытывало недостатки не только в питании, но наступили холода, а достаточного количества топлива для населения также не было. В середине декабря 1941 г. прекратилось трамвайное движение из-за отсутствия топлива, а в январе 1942 г. вышел из строя водопровод, подача электроэнергии в дома прекратилась, для освещения пользовались различного рода самодельными приборами "коптилками". В городе действовало всего несколько бань, мыла не было.

Военная история нашей Родины богата примерами использования ледового покрова озер, проливов и даже больших морских заливов для переправы войск и войсковых грузов. К примеру, Ледовое побоище Александра Невского с тевтонскими рыцарями, но подобных случаев, когда 3 миллиона человек замечательных советских людей находились в зависимости от использования такого сравнительно незначительного водного пространства, каким является Ладожское озеро. Суть особенностей и сложностей, которые создались, зависела целиком и полностью от скоротечности времени, в течение которого замыкалось кольцо блокады Ленинграда.

Само Ладожское озеро довольно буйное озеро, несмотря на то, что по своим размерам оно не так уж велико, но в то время, когда оно находится в буйном состоянии, то носит очень высокие волны. Говорят, что Ладожское озеро несколько раз в течение зимы замерзает и лед вновь ломается, ^сплошь все озеро никогда не замерзает.

Один исследователь заявляет, что в продолжении 30 лет он еще не видел, чтобы все озеро было покрыто сплошным льдом. "Я, - говорит, - расспрашивал старых рыбаков, и они за всю свою жизнь не запомнят, чтобы все озеро было покрыто льдом".

С окончанием навигации не было длительного перерыва в перевозках по Ладожскому озеру. Военный Совет Ленинградского фронта 19 ноября 1941 г. принял решение организовать перевозку грузов на автомашинах по льду Ладожского озера. Ледовая трасса, проложенная по льду, должна была связывать Западный и Восточный берега Шлиссельбургской губы. На Западном

см. чр. 183! Фронт 200!

не закончил
Ладозское
не было?

берегу трасса должна была выходить в район станции Ладожское озеро, Борисова Грива, Ваганово, на Восточном берегу в район деревни Солданово, Низово. В минимальный срок был разработан план организации ледовой дороги. И на 24 ноября он был утвержден Военным Советом. Ледовый участок получил название Военно-автомобильной дороги Ленинградского фронта № 101, а вся коммуникация зимнего времени с включением в нее ледового участка называлась Военной автомобильной дорогой № 102 (ВАД-102).

За время пребывания в блокаде ленинградское население пережило невиданную в истории человечества трагедию. Но, несмотря на колоссальные трудности, на постоянную угрозу смерти от голода, ленинградское население во главе со своей замечательной партийной организацией ^{стойко} ~~спокойно~~ и уверенно переносило все тяжести блокады. Нет еще в истории человечества подобных примеров, чтобы люди так стойко переносили трудности.

Чем же можно объяснить такое поведение ленинградцев во время блокады? Объяснение одно и единственное, состоящее в том, что ленинградский пролетариат первый совершил Великую Октябрьскую социалистическую революцию, он первый признал свое единственное право на власть, он эту власть отстаивал в борьбе с тем же голодом, который навис над Ленинградом после Великой Октябрьской революции, он первый ринулся в бой на защиту октябрьских завоеваний от внутренней контрреволюции и от иностранной интервенции. Он в течение ² четверти века

воспитал в себе замечательное качество человека-борца за социализм, за коммунизм. Ленинградский пролетариат знал, что если он в какой-либо мере ослабит свою силу, ослабит свое упорство, он может потерять все свои завоевания и вновь превратиться в раба. Уверенность в том, что только путем сохранения советской власти, только путем ожесточенного отражения натиска врага он может сохранить октябрьские завоевания и двигаться по пути счастливой, свободной и вполне обеспеченной жизни. Такой подвиг, который совершило ленинградское население, может совершить только свободный народ, осознавший свою историческую роль прогрессивной силы.

Достаточно привести один небольшой пример, с которым пришлось встретиться в октябре 1941 г.

В военном ведомстве долгое время работал в качестве архитектора академик Лев Владимирович Руднев. По проекту Руднева построено здание военной академии им. Фрунзе, построен дом Министерства обороны на Фрунзенской набережной против Центрального парка культуры и отдыха им. Горького, построен большой корпус по Антиповскому переулку, входящий в состав I-го дома Министерства обороны. Л. В. Руднев долгие годы был консультантом Военпроекта. Постоянным местом жительства академика Руднева был Ленинград. В Москве он имел небольшие помещения для работы со своими проектами и для проживания во время пребывания в Москве по ходу постройки зданий, которые производились по проектам Руднева.

Я как-то спросил у начальника квартирного управления РККА т. Колядко Л. С. о месте нахождения академика Руднева. Тов. Колядко ответил, что Руднев находится в Ленинграде. После этого



Руднев Лев Владимирович (1885 - 1956) - советский архитектор, профессор Академии Художеств в Ленинграде (1922—48) и Московского архитектурного института (1948—52), лауреат Государственной премии СССР (1949). Окончил Петербургскую Академию художеств (1915), где учился у Л. Н. Бенуа. В 1917 году получил первую премию на конкурсе памятника Жертв революции на Марсовом поле. Был архитектором здания Военной академии им. М. В. Фрунзе (1937, это был его главный довоенный проект в соавторстве с Мунцем), и административного здания на ул. Маршала Шапошникова (1934—38) и на Фрунзенской набережной (1938—55; все три совместно с архитектором В. О. Мунцем). По окончании войны восстанавливал разрушенные Воронеж, Сталинград, Ригу. Был архитектором комплекса зданий университета на Ленинских горах (совместно с архитектором С. Е. Чернышевым, П. В. Абросимовым, А. Ф. Хряковым и др.), в Варшаве по его проекту был воздвигнут Дворец культуры и науки.



Колядко Лука Семенович (1887-1966) - советский военный деятель, генерал-майор интендантской службы (1940). В РККА с декабря 1918 года, в Гражданскую войну - адъютант М. В. Фрунзе. С 1928 г. служил в квартирно-эксплуатационных органах, сначала в строительно-квартирном отделе Украинского военного округа, в 1939 г. назначен начальником квартирно-эксплуатационного отдела Киевского Особого военного округа. С 1941 по 1951 год - начальник квартирно-эксплуатационного управления РККА.

разговора с Колядко мною было предложено начальнику тыла Ленинградского фронта генералу Лагунову Ф.И. немедленно отправить академика Руднева в Москву. Он разыскал Руднева и предложил ему отправиться в Москву. Руднев заявил, что в Москву он поехать не может, так как ленинградское население переживает очень тяжелое время блокады и он не может именно из чувства товарищества покинуть Ленинград. Это тоже исключительно хороший признак единства ленинградского населения.

Руднев, сам выходец из интеллигентной семьи, окончил институт гражданских инженеров, всю свою жизнь провел в труде, является одним из лучших представителей трудовой интеллигенции, перешедшей безраздельно на сторону советской власти.

И только в последующем, после длительных переговоров лично с Рудневым, мне удалось перевезти его в Москву в очень тяжелом физическом состоянии. Ограниченность питания сказалась на состоянии здоровья Руднева, здоровье которого и в прошлом было не весьма хорошим.

Военно-автомобильную дорогу Ленинградского фронта, организованную в зиму 1941/1942 г., следует рассматривать не только как путь для пропуска грузов и людских потоков, но и как военное соединение тыловой службы со своеобразными, впервые встречающимися в истории войн практикой, структурой и задачами.

Военно-автомобильная дорога, соединявшая Ленинград с другими областями нашей страны через Ладожское озеро, являлась крупнейшим военным соединением, ибо личный состав частей и учреждений ВАД-102 достигал 20 тысяч человек.

Сосредоточение автомобильно-транспортных частей на исход-

ных пунктах для работы на военно-автомобильной дороге было произведено в период с 20 ноября по 15 декабря 1941 г. Направляясь при открытии дороги в назначенный им район погрузки, некоторые автобатальоны должны были пройти 300-400 км по неосвоенной грунтовой дороге и по только что проложенной ледовой трассе с еще неокрепшим льдом. В первое время грунтовые пути, имевшие большую протяженность, не допускали обгонов и раз"ездов, были сильно заснежены, изобиловали ухабами, крутыми под"емами и спусками, на ряде участков приходилось машины проталкивать вручную. Следуя к районам погрузки, часть машин терпела аварии на ледовом участке. До 100 машин ушло под лед. Все это происходило в то время, когда нужно было обходить Тихвин и выходить на станции Заборье и Подборовье.

С освобождением войсками Мерецкова Тихвина положение с подвозом несколько улучшилось, но потребовалось время на восстановление разрушенных железнодорожных путей и организацию службы движения на всей Северной дороге от Вологды до Волховстроя и от Волховстроя на Мгу.

В самом начале 1942 г. было решено построить временную железнодорожную линию протяженностью 35 км на восточном берегу Шлиссельбургской губы, где было сооружено три новых железнодорожных станции - Лаврово, Кабона и Коса, и один раз"езд.

День окончания постройки линии от станции Войбокало до Ладожского озера был днем большого праздника для осажденного Ленинграда. Восточный берег Ладожского озера теперь был связан железнодорожным путем с общесоюзной сетью железных дорог. Когда линия Войбокало-Коса была введена в эксплуатацию, перевозки автотранспортом со станции Дихарево и Войбокало стали

постепенно свертываться, их начал заменять железнодорожный транспорт, однако сразу отказаться от автомобильных перевозок с этих станций не удалось, так как пропускная способность новой железнодорожной линии в начале была крайне недостаточной и не могла справиться с вывозом грузов, поступающих на станции Дихарево и Войбокало. Постройка этой линии оказала также огромное влияние и на всю деятельность ВАД-102. Перед управлением тыла фронта встали новые задачи по развитию и усовершенствованию путей подвоза от станций Лаврово, Кабона и Коса. Управление ВАД-102 приступило вместе с постройкой железнодорожной линии к созданию новых подездных путей и площадки на грунте в районе вновь сооружаемых железнодорожных станций. Станция Коса была связана отдельно ледовой трассой с западным берегом озера по направлению на маяк Осиновец, кроме того, станция Коса была связана с вновь сооружаемой грунтовой дорогой на деревню Леднево. Со станций Кабона и Коса были созданы отдельные трассы для грузового потока и для порожняка.

Значение проведенных работ для усиления грузовых перевозок было очень велико, например станция Лаврово с 9 февраля 1942 г. по 24 апреля того же года пропустила 78 тысяч тонн различных грузов. Еще больше пропустила станция Коса — с 6 марта по 24 апреля число грузов выразилось в 90 тысяч тонн.

Ледовый участок был превращен в правильно организованную трассу, обеспеченную различными дорожными знаками, километровыми указателями, предупредительными надписями. Направление трассы было хорошо обозначено, по всей дороге были расставлены указатели с надписями, через каждые 3-4 км были устроены пункты, на которых машины брали воду.

Грузонапряженность ледовой трассы возросла настолько, что железнодорожная линия Ленинград-Ладожское озеро не успевала перестривать все грузы, поступавшие на западный берег. В связи с этим пришлось создать путь для автотранспорта непосредственно от западного берега Ладожского озера до Ленинграда, и таким образом с берега Ладожского озера шло одновременно два потока грузов - один по железной дороге, а другой на автомобилях.

Приближалась весна, нужно было ожидать скорого разрушения льда, между тем необходимо было во что бы то ни стало поддержать ледовую автомобильную трассу в годном к эксплуатации состоянии как можно дольше. Заранее были изготовлены и размещены на всех направлениях ледовой трассы перекидные мосты и щиты для перекрытия трещин. На дорогах восточного берега, чтобы предотвратить перерыв в движении автомобилей из-за разрушения льда на реках Лава и Кобона, еще зимой были построены мосты через Новоладожский канал на пути в Лаврово и Кобону.

Одновременно с этими мероприятиями были проведены работы по увеличению емкости перевалочных баз восточного берега озера. С этой целью для приема поступающих грузов на восточный берег построили 12 новых бетонных площадок и создали новые подездные пути общей протяженностью 2500 погонных метров.

Потоки грузов в это время шли по двум направлениям - Лаврово-Кобона и Лаврово-Коса. Станцию Жихарево уже нельзя было использовать из-за бурного таяния снегов и непрерывного круглосуточного движения автомашин.

В апреле 1942 г. уже доставку грузов стало возможным производить только железной дорогой на станции Кобона и Коса



Начальник Ладожской военной автомобильной дороги ВАД-102 генерал-майор интендантской службы Шилов А.М. (фото из личного архива А.В.Хрулева)

Шилов Афанасий Митрофанович (1892—1954) — советский военный деятель, генерал-лейтенант интендантской службы (1944). В 1941 году — начальник интендантского управления ПриБОВО. Во время Великой Отечественной войны — заместитель начальника тыла Ленинградского фронта. Одновременно исполнял обязанности уполномоченного Военного совета фронта, который отвечал за обеспечение функционирования подвоза в осажденный Ленинград продовольствия и других материально-технических средств, а в последующий период блокады выполнял и обязанности начальника Военно-автомобильной дороги (ВАД-101), названной впоследствии «Дорогой жизни». После снятия блокады — начальник оперативной группы тыла Ленинградского фронта.

повысили свою пропускную способность. Автограница стала короче и это дало возможность уделить основное внимание ледовому участку. На нем вели настойчивую и постоянную титаническую работу. Советский человек заставил всего долгие служить делу подвоза и эвакуации именно ледовый участок дороги, хотя он был наиболее чувствителен к климатическим изменениям и температурным колебаниям и, казалось, должен был раньше всех выйти из строя.

Таковы основные моменты в жизнедеятельности и развитии сооружений на военно-автомобильной дороге Ленинградского фронта через Ладожское озеро зимой 1941/1942 г.

До 25 марта 1942 г. автомашины шли по льду на большой скорости, не уступавшей скорости машин, шедших по грунтовым дорогам. Водитель, совершивший несколько рейсов по трассе, чувствовал себя на льду более уверенно, чем на грунте. Широкие, тщательно расчищенные дороги, полное отсутствие встречного движения и завоевавшая доверие водителей служба предупреждения об опасностях и опасных местах давала водителям необходимую уверенность и спокойствие. Как правило, машины шли через лед со скоростью 35-40 км в час, а при хорошей погоде, отсутствии артиллерийских обстрелов и нападения с воздуха даже 50-60 км/час.

Второй этап работы на ледовой трассе отличался частыми и обильными снегопадами, метелями, пургой и поземками. Часто колебался уровень воды в озере. На проезжей части пути образовывались многочисленные поперечные и продольные трещины. Проходившие по трассе груженые автомобили выжимали из трещин много воды. На всей трассе круглосуточно патрулировали тяже-

лые, средние и легкие грейдеры и автоснегоочистители.

Противник всячески стремился разрушить трассу. Вражеская авиация иногда разрушала до 6² км и более льда в районе трассы. Продольным бомбометанием вражеская авиация стремилась вывести из строя дорогу на большом протяжении, но такие повреждения были менее опасны, чем трещины для трассы, так как в этом случае об"езды поврежденного участка делались с меньшими затратами времени и сил.

Вскрытие льда в Шлиссельбургской губе имеет свои особенности. Эта часть озера вскрывается одной из первых, но очищение ото льда сильно затягивается из-за того, что продолжительные и сильные северные, северо-восточные или восточные ветры нагоняют в Шлиссельбургскую губу массу льда из других районов озера. В это время Шлиссельбургская губа представляет собой подобие мешка, в который все время набивается лед. Лишь постепенно этот лед выносится в Неву, а по ней в Финский залив. Ледосброс на Неве и очищение губы ото льда протекают одновременно. Эти данные заставляли полагать, что вскрытие льда в Шлиссельбургской губе, а, следовательно, и разрушение ледовой дороги, может наступить к концу марта - началу апреля; открытие же водных перевозок после этого может быть задержано еще на довольно продолжительные сроки. Надо было ожидать, что в течение некоторого времени не может быть никакой коммуникации между западным и восточным берегами Ладожского озера. На это время необходимо было создать основные запасы продовольствия и других важнейших продуктов снабжения. В связи с этим все силы и технические средства дорожных подразделений, работавших на трассе, были приведены в исключительную боевую готов-

ность. Люди были хорошо проинструктированы, расставлены по местам. Задача заключалась в том, чтобы заставить трассу служить как можно дольше. Особенно тревожными были последние дни работы трассы. Толщина льда резко уменьшалась. На его поверхность выступили большие массы воды, во многих местах она достигала 0,5 м и больше. Возросло количество трещин, причем многие из них не были видны. Работать на трассе стало опасней, чем ездить по ней. Но, благодаря беззаветному мужеству и неопишимо напряженному труду дорожников, на трассе поддерживалось нормальное движение до 24 апреля 1942 г. Трещины подстерегали водителей машин буквально на каждом шагу, хотя через все образовывавшиеся трещины немедленно строились мосты, но при малейшей подвижке льда этот мост вставал дыбом, ломался и сносился водою. Дорожники непрерывно ремонтировали дорогу, строили мосты, местами отводили трассу в сторону, соорудили об"езды опасных мест и прочее. 11-12 апреля вода внезапно резко упала, на 15 апреля образовались новые громадные проемы, особенно у берегов, уходившие на 5-10 км в глубь озера по трассе. Лед с каждым днем все больше и больше слабел и становился с каждым часом опасным для движения по нему. Шли последние дни работы ледовой дороги. Для борьбы за трассу был поставлен на ноги буквально весь коллектив дороги, все командные пункты были перенесены на лед, было установлено круглосуточное дежурство офицеров и солдат. С каждым днем все больше и больше сокращалось количество машин, проходивших по ледовой трассе, через каждые 2-3 суток движение переносилось с одной нитки на другую, благодаря чему механическое разруше-

ние льда при проезде груженого автотранспорта было сведено до минимума. С каждым днем ограничивалась скорость движения машин и уменьшалась их нагрузка. Служба регулирования увеличила ежедневное количество подвижных постов на ледовом участке дороги и усилила наблюдение за рассредоточением машин и соблюдением установленной дистанции между отдельными машинами, находящимся на льду. В этот заключительный период существования трассы было проложено более 250 км новых ледяных путей и сооружено много новых мостов при непрерывном восстановлении старых. В последние 6-7 дней работы трассы, примерно до 21^{??} апреля 1942 года, автомашины уже на всем протяжении трассы шли по сплошной воде. А с 12 часов 21^{??} апреля движение автотранспорта через Ладожское озеро было полностью закрыто.

Пешеходное движение по трассе поддерживалось до 24 апреля. Дорожники за это время провели через озеро до 2000 человек пополнения для войск Ленинградского фронта, хотя во многих местах люди шли по колене в воде, но весь переход был совершен без потерь.

С 16 часов 25 апреля доступ на лед был прекращен и на обоих берегах были выставлены заставы. К 12 часам 25^{??} апреля со льда были сняты все дорожные средства, различные установки и другое имущество. Эксплуатация "Дороги жизни", сослужившей великую службу героическому городу Ленинграду в самые тяжелые дни блокады, закончилась.

Среди работ, выполненных военно-автомобильной дорогой с 24 ноября 1941 г. по 21 апреля 1942 г., первое место по своему значению занимает доставка различных грузов для Ленинграда. За этот период базы ВАД на восточном берегу Ладожского озера



Движение по ледовой дороге в апреле 1942 года

приняли и переправили на западный берег более 600 поездов различных грузов. Ленинграду было доставлено продовольствия и фуража 271 тысяча тонн, горюче-смазочных материалов - 35 тысяч тонн, угля - 23 тысячи тонн и фронту боеприпасов и взрывчатых веществ - 32 тысячи тонн, а всего 362^{1/2} тысячи тонн.

Характерны цифры перевоза грузов по месяцам: в ноябре - декабре 1941 г. было перевезено 16,5 тысяч тонн, в январе - 1942 г. - 53 тысячи тонн, в феврале - 86 тысяч тонн, а в марте - 113 тысяч тонн, а в апреле оно сократилось и составило 80 тысяч тонн в связи с тем, что в апреле перевозка осуществлялась только в течение двух декад. *(не помню! Всего 348,5 тонн)*

Значение ледовой трассы не ограничивается только перевозками грузов для Ленинграда и Ленинградского фронта. Была проделана огромная работа по эвакуации из Ленинграда ценного промышленного оборудования, цветных металлов, имущества научно-исследовательских учреждений и институтов. В глубь страны из Ленинграда были вывезены десятки тысяч раненых и сотни тысяч гражданского населения.

За несколько месяцев до начала войны Наркомат связи дал большой заказ ленинградским предприятиям на изготовление самого различного сложного оборудования для мощной радиостанции, которая строилась в г.Куйбышеве. Нарком связи т.Пересыпкин И.Т. с объявлением войны был назначен начальником связи РККА, заместителем Наркома обороны. Он, имея постоянные задания Ставки Верховного Главнокомандования об организации связи на фронтах, как правило, все время находился в командировках на фронтах. Один из его заместителей т.Конюхов А.А., явив-



Пересыпкин Иван Терентьевич (1904 - 1978), военный и государственный деятель, маршал войск связи (1944). Участник Гражданской войны. С 1937 г. - военный комиссар Научно-исследовательского института связи РККА. С 1938 г. - военный комиссар, с 1939 г. - зам. начальника Управления связи РККА. С 1939 по 1944 год - нарком связи СССР и одновременно в 1941-1944 гг - зам. наркома обороны СССР. В 1941-46 гг также возглавлял Главное управление связи РККА. Обеспечивал связи Ставки и Генштаба с действующей армией. В 1946-57 гг - нач. войск связи Сухопутных войск. В 1946-50 гг - депутат Верховного Совета СССР. В 1957-58 гг - научный консультант при зам. министра обороны СССР.



Конюхов Або Алексеевич - заместитель Народного Комиссара связи (1940), начальник Военно-восстановительного управления (ВВУ) при Наркомате связи СССР с 1942 по 1944 год.

шись в штаб тыла буквально умолял нас помочь вывезти из Ленинграда изготовленное оборудование для мощной радиостанции, строящейся в Куйбышеве.

Так как кольцо блокады сжималось все сильнее и сильнее, а Наркомат связи не имел необходимых средств для вывоза этого оборудования из Ленинграда, то за это дело взялся штаб тыла Красной Армии. Начальник штаба тыла генерал-майор Миловский М. П. проявил в этом деле исключительную оперативность и изобретательность. Все изготовленное имущество для этой радиостанции было доставлено в Москву на Хорошевский склад Главного интендантства в целости и сохранности, а в последующем оно в целости и сохранности было доставлено в Куйбышев.

Наркомат связи в лице его руководящих работников неоднократно высказывал свое восхищение проведенной штабом тыла работой по доставке оборудования радиостанции из Ленинграда. Главное, что указывалось в заявлениях этих работников, это то, что, несмотря на невероятные трудности, все оборудование было доставлено в целости и сохранности. Товарищи даже говорили, что это нам не всегда удавалось сделать в мирной обстановке.

С прекращением железнодорожных сообщений с Ленинградом эвакуация раненых и больных могла производиться только или воздушным путем, или водой, а зимой по ледовой трассе. К эвакуации раненых по воздуху мы приступили 19 сентября 1941 г. Шла она с невероятными трудностями и большими переборами. На ноябрь 1941 г. нами было вывезено только 80 человек, а за все время блокады - 8300 человек. Эвакуация водой продолжалась немногим более месяца и пришлось ее прекратить из-за

появления на озере льда. Всего перевезли водно в 1941 г. 1700 человек. Большинство же вывезенных из ленинградских госпиталей больных и раненых было вывезено через ледовую трассу автоТтранспортом. Это число составляло 35 тысяч человек. Эвакуация раненых и больных из Ленинграда по ледовой трассе разгрузила переполненные эвакогоспитали и на 12 апреля 1942 г. в эвакогоспиталях фронта, расположенных в Ленинграде, имелось более 44 тысяч свободных коек.

Эвакуация населения г. Ленинграда началась с 23 января 1942 г. По своим масштабам эвакуация населения превосходила все прочие перевозки из Ленинграда в тыл страны, до станции Борисова Грива людей перевозили в специальных эвакопоездах, имевших каждый до 35 классных отапливаемых вагонов. В январе и феврале 1942 г. ежедневно отправлялось из Ленинграда по одному поезду, в марте число их дошло до 2-5 в сутки. Всего по железной дороге было перевезено 374 тысячи человек. Кроме того, эвакуируемые отправлялись на восточный берег озера из Ленинграда автотранспортом. По автомобильной дороге через озеро было перевезено 415 тысяч человек и машинами эвакопунктов, организованных горсоветом Ленинграда, было перевезено 100 тысяч человек, а всего было перевезено по ледовой трассе 515 тысяч человек, в том числе немногим больше 25 тысяч человек больных и раненых военнослужащих. Гражданское население в общей массе перевозок составляло около 90%.

К началу зимы 1941/1942 г. в Ленинграде скопилось более 2000 вагонов промышленных грузов. Необходимо было также вывезти большое количество армейских грузов. За время с декабря

1941 г. по 14 апреля 1942 г. мы перевезли 3700 вагонов различных грузов, которые сначала были перевезены по Октябрьской железной дороге с перевалкой на автомашины, а с автомашин оборудование и различное имущество были перегружены в вагоны на восточном берегу Ладожского озера и отправлены в глубь страны.

В мирное время Ленинград был одним из главнейших поставщиков медицинского имущества для страны. Эта роль сохранилась за ним и во время блокады. В глубь страны по ледовой трассе из Ленинграда перевозилось оборудование электростанций, много ценного хирургического инструмента, санитарного имущества для санитарной службы армий, перевозились сыворотки и вакцины, консервированная кровь и большое количество различных средств против обмораживания, а также вакцины для иммунизации от эпидемий.

Перевезенное в Ленинград по автомобильной дороге различного рода продовольствие улучшило положение населения и войск с питанием. Уже через месяц после открытия дороги питание войск стало постепенно улучшаться. С 25 декабря 1941 г. отпуск хлеба был увеличен на 100 гр в сутки, т.е. суточная дача была доведена по полевому пайку до 600 гр, по тыловому до 400 гр. С 6 февраля 1942 г. войска начали получать по полевому пайку 800 гр, а по тыловому пайку 600 гр хлеба в сутки. С 20 января 1942 г. суточная дача мяса для частей передовой линии была доведена до 150 гр, т.е. до нормы, существующей на 21 июня 1941 г. С этого же числа для тыловых частей и учреждений норма суточной дачи мяса была установлена в размере 75 гр в сутки, а с 7 мая 1942 г. - 100 гр.

С 8 февраля 1942 г. в войсках горячая пища стала даваться 3 раза в сутки вместо двух. Одновременно с увеличением суточного рациона повысилась и калорийность войскового питания.

С 22 января 1942 г. суточный рацион полевого пайка был повышен на 408 калорий и доведен до 2830 калорий, а 11 февраля еще на 332 калории и, наконец, 11 мая 1942 г. калорийность пайка была доведена до 3200 калорий. Соответственно выше стала и калорийность тылового пайка: 1863 калории, 2162 калории и 11 мая паек был установлен в 2727 калорий. Постепенно в суточном рационе увеличилось количество жиров, белков и углеводов.

Подвоз продовольствия по военно-автомобильной дороге дал возможность создать по Ленинградскому фронту и по городу неприкосновенный двухмесячный запас продовольствия к весне, т.е. на период, до открытия навигации. Непосредственно в частях фронта помимо текущего запаса был создан НЗ в размере 20-30 суточных дач. Неприкосновенный запас был создан за счет продовольственных товаров, поступавших по ледовой дороге, сверх запасов, необходимых для текущего потребления, а также за счет излишков продуктов между расходом и лимитом, установленным с 5 марта для частей фронта и гражданского населения. Неприкосновенный запас предусматривал иметь 58 тысяч тонн муки, 1300 тонн сахара, 19 тысяч тонн круп, 1000 тонн концентратов, 9500 тонн мяса и рыбы, 4600 тонн сухарей, 300 тонн шоколада, 600 тонн сгущенного молока, 100 тонн кофе, 200 тонн чая, 5 миллионов банок мясных консервов, 50 тонн жиров, а всего более 400 тысяч тонн продовольствия и фуража. Еще до закрытия трассы питание населения значительно улучшилось.

С 25 декабря 1941 г. был увеличен отпуск хлеба. До 25 декабря рабочие и ИТР получали 250 гр хлеба, служащие 125 гр хлеба, иждивенцы 125 гр хлеба и дети до 12 лет - 125 гр хлеба. С 25 декабря 1941 г. начали получать рабочие и ИТР по 350 гр хлеба, служащие, иждивенцы и дети до 12 лет - по 200 гр хлеба. С 24 января 1942 г. рабочие и ИТР стали получать 400 гр хлеба, служащие 300 гр хлеба, иждивенцы и дети до 12 лет по 250 гр хлеба. С февраля 1942 г. рабочие и ИТР начали получать 500 гр хлеба, служащие 400 гр, иждивенцы и дети по 300 гр хлеба. Одновременно с увеличением норм улучшилось качество и питательность хлеба. В I квартале 1942 г. хлебные примеси составляли 1,7% состава хлеба. Целлюлоза с начала 1942 г. перестала примешиваться в хлеб. Еще до закрытия трассы ленинградское население стало питаться гораздо лучше.

По всем остальным продуктам нормы были также увеличены, но дело было не только в установленной норме, а и в том, что все положенные продукты по норме население стало получать полностью.

Одновременно было улучшено и обслуживание населения через сеть общественного питания.

Военно-автомобильная дорога оказала большое влияние на железнодорожную сеть блокированной территории. Постройка железнодорожной линии на восточном побережье Ладожского озера от станции Войбокало до оконечности песчаной косы у маяка Кореджа была вызвана сооружением военно-автомобильной дороги. Новая линия сократила протяженность военно-автомобильной дороги, ускорив оборот автотранспорта. Восточный берег озера, не имевшей до этого непосредственного железнодорожного подвоза,

получил ег^о с момента постройки линии Войбокало-Коса.

Военно-автомобильная дорога вызвала также развитие железнодорожных путей, примыкавших к западному берегу Ладожского озера и соединявших этот берег с Ленинградом. Для увеличения пропускной способности линии Ленинград-Финляндский-ст. Ладожское озеро в течение зимы 1941/1942 г. были проведены большие мероприятия с целью повышения пропускной способности самой станции Ладожское озеро и увеличения погрузок фронту на различных станциях, как Костыль-Болт, Ладожское озеро-Костыль, Борисова Грива-Ладожское озеро и другие.

В титанической борьбе за прорыв ленинградской блокады Ленинградский фронт создал военно-автомобильную дорогу, значение которой в военно-политическом и экономическом отношении было огромно. Эта дорога укрепляла веру отважных защитников Ленинграда и его героического населения, что город устоит против всяких попыток захватить его штурмом или вынудить к сдаче в результате голодной блокады. Личный состав ВАД-102, отделов и управлений тыла Ленинградского фронта с честью выполнял свой долг перед Родиной и Ленинградом, создав и максимально используя зимнюю фронтовую коммуникацию через Ладожское озеро. Дорога жизни помогла войскам фронта и населению Ленинграда пережить зиму 1941/1942 г. и начать накопление сил и средств для наступления.

Наступила весна 1942 г., блокада Ленинграда продолжалась. Для питания населения города и войск фронта необходимо было организовать перевозки различных грузов и главным образом продовольственных через Ладожское озеро. Одновременно надо было вывозить в тыл страны часть гражданского населения, ране-

ных и больных военнослужащих.

В Ленинградском железнодорожном узле оставалось очень большое количество паровозов и вагонов, в которых страна ощущала большой недостаток, особенно в течение осени-зимы 1941 г. И в этот же период мы не могли и думать, чтобы приступить к вывозу товарных и пассажирских вагонов и паровозов с тем, чтобы сохранить их от повреждений авиабомбами и артиллерийскими снарядами.

Государственный Комитет Оборон 9 апреля 1942 г. вынес решение, которым суточный грузооборот через Ладожское озеро на период навигации определялся ввозом в Ленинград продовольствия 2500 тонн, боеприпасов 300 тонн, военно-технического и санитарного имущества 100 тонн, угля и жидкого топлива 100 тонн, горюче-смазочных материалов 300 тонн, а всего 4200 тонн и вывозом из Ленинграда в сутки населения, раненых и больных военнослужащих 3000 человек, различных грузов 1000 тонн.

Военный Совет фронта в соответствии с поставленными перед фронтом задачами решил в кратчайший срок построить и приспособить порты и причалы восточного и западного берегов озера к выполнению в сжатые сроки погрузочно-разгрузочных работ с тем, чтобы обеспечить бесперебойную погрузку всей массы разнообразных грузов, подлежащих перевалке с одного вида транспорта на другой, а для этой цели необходимо было организовать работу перевальных баз, функционировавших зимой 1941-1942 г.г., построить новые площадки для грузов, пути подхода для автотранспорта, приспособить все пригодное для использования плавсредства самоходного и несамоходного флота,

развить дорожные участки станций и дорожную сеть. Постановлением Военного Совета фронта предусматривалось вывезти в тыл страны в навигацию 1942 г. 30 тысяч раненых и больных военнослужащих и вывезти из Ленинграда больных и ослабевших от блокады гражданских лиц, главным образом женщин и детей в количестве 400-500 тысяч человек.

Мы посвятили много времени и места описанию организации перевозок через Ладожское озеро в зимних условиях, но мы почти не касались организации перевозок по воде, так как в конце 1941 г. перевозки по воде составляли незначительную величину, да и все мы никогда не думали, что нам придется пережить такую тяжелую зиму в Ленинграде, и что мы не сумеем отбросить противника от Ленинграда, и не создадим для жизни ленинградского населения нормальных условий. Это, видимо, и привело нас к тому, что мы не приняли надлежащих мер к подготовке водных путей через Ладогу к большим перевозкам, а посвятили все свое время и уделяли максимум внимания перевозкам через Ладожское озеро в зимних условиях. Единственный район, который можно было использовать для водных коммуникаций Ленинградского фронта в навигацию 1942 г., включал в себя южную часть Ладожского озера, Новоладожский и Староладожский каналы и реку Волхов. С началом блокады осенью 1941 г. на западном берегу Шлиссельбургской губы были в спешном порядке сооружены причалы в бухтах Осиновец, Гольсман[?] и Морье. К началу навигации 1942 г. эти причалы требовали восстановления и дооборудования, а на восточном берегу Шлиссельбургской губы причалы нужно было в сущности построить заново. К концу 1941 года через водные пути Северо-Западного бассейна было построе-

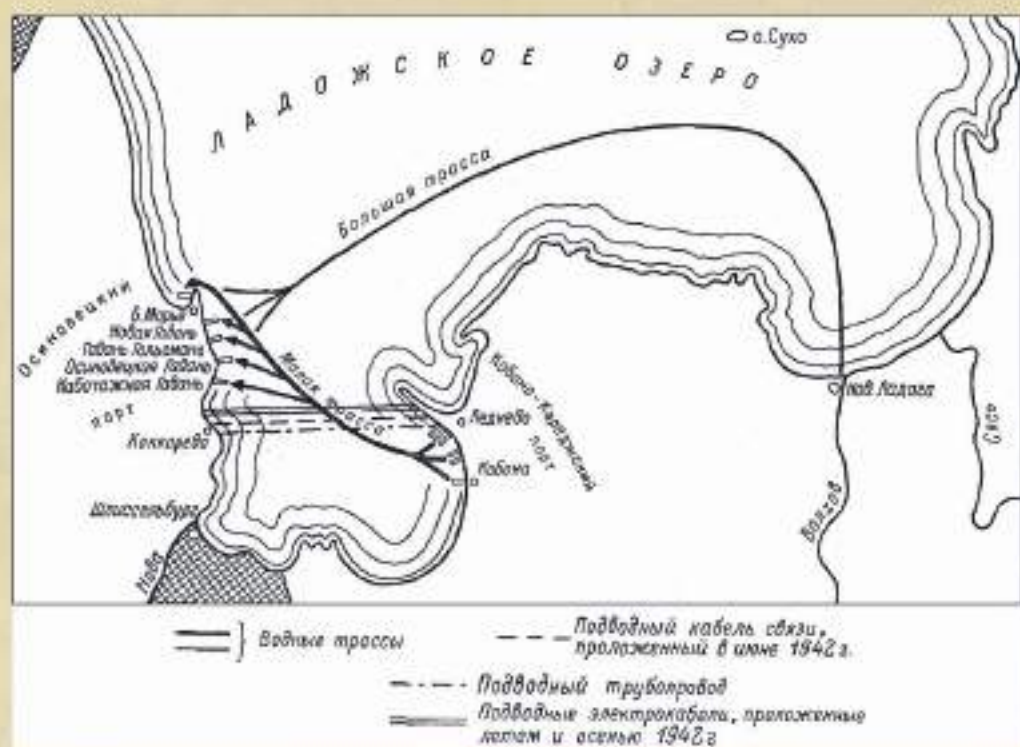


Схема трасс, трубопроводов и кабелей в
навигацию 1942 года

но много фронтовых и армейских переправ, мостов, заграждений, и при этом многие сооружения тут же подвергались разрушению. Например, 4 плотина Тихвинской системы была разрушена при отступлении наших частей и оставлении г. Тихвина. Волховский высоконапорный шлюз неоднократно подвергался налетам вражеской авиации и артиллерийским обстрелам. Моторы и оборудование со шлюза были сняты и вывезены, а сам шлюз был заминирован. Верфи при Ладожском канале были сильно заминированы и во многих местах загромождены различными препятствиями. Многие пристани не позволяли принимать у себя суда. Такое состояние водных путей потребовало производства больших работ для навигации 1942 года. На восточном берегу Ладожского озера пришлось создать новый порт Кобона. Здесь было устроено 5 пирсов с причалом одновременного приема 2-х озерных барж. Общий фронт погрузочно-разгрузочных работ был рас^считан на причал 10 барж. Была восстановлена и дооборудована пристань Гостинополье на Новоладожском и Староладожском каналах. На реке Волхов и Тихвинской системе были восстановлены разрушенные плотины, Волховский высоконапорный шлюз, произведено сплошное тралирование, удалены препятствия и отремонтированы гидросооружения. К открытию навигации были оборудованы порты Кобона и Коса с 5-ю пирсами при общей длине 2914 погонный метр и с вновь уложенными железнодорожными путями длиной 5300 погонных метров и пристань Гостинополье с 4-мя причалами, общей длиной 230 погонных метров с 10-ю кранами и узкоколейными путями длиной 750 погонных метров. На западном берегу озера была подготовлена бухта Осиновец и, кроме нее, бухты Гольс[?]мона и Морье, созданы новые причалы в пункте, получившим наименование "Но-

вая Гавань". Все эти причалы были об"единены общим управлением и вошли в состав порта Осиновец. К открытию навигации порт имел 4 пирса общей длиной 1075 погонных метров и оборудован узкоколейными дорогами протяжением 905 погонных метров. В начале навигации был создан еще один причальный пункт гавань Каботажная с причальным фронтом на 6 барж.

В навигацию 1942 г. по Ладожскому озеру работникам тыла и снабжения предстояло выполнить гигантскую задачу в части обеспечения города Ленина продовольствием, боеприпасами и горюче-смазочными материалами. Работникам тыла и снабжения пришлось также учитывать и наступающую зиму 1942-1943 г., для проведения которой в более или менее нормальных условиях, населению требовалось много топлива. Если зиму 1941-1942 г. Ленинград прожил в колоссальных трудностях, то предстоящие трудности были безусловно большими, так как в зиму 1941-1942 г. в Ленинграде были кое-какие топливные ресурсы, да и, кроме того, ленинградцы разумно и замечательно поступили, когда очистили свои окраины от большинства деревянных домишек, а весь материал от разбора этих зданий использовали на топливо. К зиме же 1942-1943 г. этих условий не было.

Кроме того, в навигацию 1942 г. из Ленинграда нужно было вывезти на восточный берег Ладожского озера во что бы то ни стало большое количество вагонов, паровозов, железнодорожных цистерн и заводского станочного оборудования, в котором страна начала ощущать нужду в связи с развертыванием работы пред-



Навигация 1942 года, баржа для
транспортировки грузов
(фото из личного архива А.В.Хрулева)



Эвакуация по водному маршруту, 1942 год

приятый на Урале и в Сибири. Для перевозки таких грузов Управление тыла Красной Армии и Наркомат путей сообщения приняли необходимые меры по постройке паромных переправ.

Я позволю себе несколько более подробно остановиться на организации паромных переправ. Эта мысль возникла у наших товарищей речников в Наркомате речного флота. Но сами они не имели никакой возможности осуществить изготовление паромов, так как требовалось изготовить по существу большие металлические баржи с большой грузоподъемностью, которые могли изготовить только ленинградские судостроительные заводы. Зная, что если мы из Ленинграда повезем крытые вагоны, платформы, паровозы, пассажирские вагоны и цистерны для того, чтобы их поставить на рельсы на Косе или в Кобоне и дальше по железной дороге двигать туда, где они нам были бы нужны, то главная задача состояла все-таки не в этом. Она состояла в том, что эти же паромы мы загрузим груженными вагонами, в которых будут хлеб, консервы, сахар, жиры и другие, необходимые продукты для поддержания жизни Ленинграда, его населения. Этим путем мы ускорили бы доставку грузов в Ленинград, ибо этот путь нас полностью избавлял от перевалки грузов в портах Кобона-Коса, да и в дальнейшем освобождал нас от перегрузки их на железную дорогу на западном берегу Ладожского озера, для доставки грузов в Ленинград.

(Рисунок - Паромная переправа на Ладожском озере).

Для того, чтобы организовать паромную переправу, я обратился к т. Жданову А.А. с просьбой дать задание Балтийскому судостроительному заводу об изготовлении 3-5 таких больших



Паромная переправа ж/д вагонов



Паромная переправа паровоза



Паромная переправа вагонов с боевой техникой
(фото из личного архива А.В.Хрулева)

барж. Тов. Жданов задал мне вопрос: "Для какой цели нужны паромы?". Я рассказал ему цель изготовления этих паромов и выразил свою уверенность, что только посредством этих паромов мы сможем оказать существенную помощь Ленинграду. На мое разъяснение т. Жданов скептически заявил, что вряд ли у вас что-либо солидного выйдет из этого предприятия. И когда я его вторично попросил все-таки принять командидуемого НКПС генерал-лейтенанта Головки, который подробно доложит схемы этих паромов и сам непосредственно свяжется с заводом и поможет заводу в организации производства этих паромов, то Жданов заявил: "Ну что же, раз вы хотите, я вам содействие окажу". Меня поразило такое скептическое отношение к такому, на мой взгляд, столь важному мероприятию для обеспечения населения и в первую очередь продовольствием.

Я как-то однажды летом 1942 года встретил в Ставке Маршала артиллерии Воронова Н.Н. и рассказал ему, как старому своему земляку-ленинградцу, о мероприятиях НКПС и управления тыла Красной Армии по обеспечению Ленинграда и о моей беседе со Ждановым. То Воронов меня спросил: "А как, он тебя не ругал?". Я недоуменно спросил его: "За что же он мог меня ругать, и, кстати, какое он имеет право на то, чтобы меня ругать?". Воронов в ответ на это мне рассказал как он ездил по поручению Сталина в начале 1942 г. в Ленинград для организации производства боеприпасов, пушек и других предметов артиллерийского вооружения. Тов. Воронов рассказал, что, когда он представил т. Жданову цифры по изготовлению этого вооружения, то т. Жданов выразил невероятное недоумение и заявил - кто мог додуматься, чтобы обязать Ленинград изготовить такое количество



Воронов Николай Николаевич (1899-1968) — советский военачальник, Главный маршал артиллерии (1944), Герой Советского Союза (1965). Возглавлял артиллерию РККА в период Великой Отечественной войны. С 1934 г. — начальник и военный комиссар 2-го Ленинградского артиллерийского училища. Комбриг. Во время гражданской войны в Испании — военный советник в войсках республиканской армии (с конца 1936 г.). С 1937-го по 1940 г. — начальник артиллерии Советской Армии. Участвовал в боевых действиях на р. Халкин-Гол, походах советских войск в Западную Белоруссию, Западную Украину и Бессарабию, а также в советско-финляндской войне. Командарм 2-го ранга. В 1940—1941 гг. — начальник Главного управления ПВО страны, а с 1941 г. — начальник артиллерии Вооруженных сил СССР. С 1944 г. — главный маршал артиллерии. В 1950-1953 г. президент Академии артиллерийских наук, с 1953-го по 1958 г. — начальник Военно-артиллерийской командной академии, затем — в Группе ген. инспекторов Министерства обороны СССР. Избирался депутатом Верховного Совета СССР 2-го созыва.

угрозы боеприпасов и вооружения. Ленинград никогда не производил снарядов, кроме взрывателей, Ленинград давным-давно освобожден от снаряжения снарядов и других предметов вооружения. При этом он угрожал мне, что он доложит Сталину об этих дерзких его требованиях. "И, когда, - говорит Воронов, - я заявил А.А.Жданову, что г.Калинин, который недавно сильно пострадал от налетов немецкой авиации и обстрела артиллерии, уже начал производить и боеприпасы, и некоторые другие виды вооружения, да и кстати Днепропетровск, Ворошиловоград и другие украинские города, которые до тех пор, пока не находились в руках немцев, уже давным-давно производят снаряды, мины, минометы и другие виды артиллерийского вооружения, хотя раньше этим не занимались". В заключение я заявил ему, что неужели Ленинград слабее перечисленных мною городов в промышленном отношении, что не может начать производство боеприпасов и вооружения для своих же собственных нужд". После этого А.А.Жданов разговор прервал и отложил его на следующий день, и только после того, как он, видимо, попытался рассказать Сталину о наших "наглых" выходках, и, видимо, получил от Сталина соответствующее внушение, со мной он разговаривал в совершенно ином тоне и перевел дело на практические рельсы, т.е. созвал секретарей горкома, обкома, председателей облисполкома и горсовета, на котором начал обсуждать практические мероприятия по постановке производства боеприпасов и вооружения".

анализ Под конец Н.Н.Воронов заявил мне, что поэтому меня удивляет поведение А.А.Жданова по поводу паромов, так как почти одинаково отнесся к предложению о производстве боеприпасов.

Оказалось, что А.А.Жданов вообще был скептически настроен в отношении проведения мероприятий собственными ленинградскими силами, ожидая, что ему все будет дано из-за кольца блокады, и страна его должна обеспечить всем и вся полностью.

Не отвлекаясь от существа дела, я должен заявить, что по приезде Головки в Ленинград, он был принят Ждановым и ему действительно была оказана помощь, да и металл для изготовления этих паромов на Балтийском судостроительном заводе находился в достаточном количестве. Рабочая сила была, а тылу фронта было приказано усилить питание тех рабочих, которые будут изготавливать паромные переправы.

Паромные переправы действительно сыграли на Ладожском озере крупную роль. Они позволили нам вывезти из состояния консервации большое количество паровозов, пассажирских вагонов, крытых товарных вагонов, платформ и цистерн, которые застряли в ленинградском узле к моменту замыкания кольца блокады.

В навигационный период 1942 г. в глубь страны через Ладожское озеро было переправлено вплавь на буксирной тяге много порожних железнодорожных цистерн.

(Рисунок № 2 - Эвакуация цистерн вплавь через Ладожское озеро).

Задача эта была весьма сложной, но решить ее все же удалось. Для спуска цистерн на воду на западном берегу озера построили специальный слип, на котором были уложены рельсы нормальной колеи, присоединенной на станции Котлас к железнодорожной линии Ленинград-Финляндский-Ладожское озеро. Для



Эвакуация цистерн вплавь через Ладожское озеро
(фото из личного архива А.В.Хрулева)



Загрузка барж с помощью кранов
(фото из личного архива А.В.Хрулева)

приема цистерн на восточном берегу был построен другой слип, присоединенный на станции Коса к железнодорожной линии Коса-Войбокало-Волховстрой. Общая длина рельсовых путей на обоих слипах составляла около 600 метров. Верхняя сторона слипов постепенно спускалась с берега в воду и заканчивалась на глубине 3 метров. Подводная часть слипа укреплялась на каменной подушке. На береговой части слипа рельсовые пути были обычного типа, а от уреза воды до конца слипа рельсы укладывались на деревянные тесины, диаметром в 24 см. Эта часть пути собиралась звеньями на берегу, затем звенья спускались под воду с помощью буксирного соединения и устанавливались на каменной подушке, на которой удерживались балластом из камня и рельсов. Для переправки через Ладожское озеро цистерны формировались на берегу в поезда. В один поезд включались цистерны одинакового веса, одной и той же системы сцепки и одинаковому количеству осей - или четырехосные по 9 единиц, или двухосные по 10 единиц. Сформированные поезда сталкивались паровозом на слип, причем между паровозом и первой от него цистерной устанавливались две порожние платформы, через которые цистернами воспринимались толчки. Паровоз медленно толкал поезд, который съезжал в озеро; цистерны начинали погружаться в воду, причем первые две крайние цистерны всплывали на поверхность, в этот момент под колеса платформ, которые должны были обязательно находиться над надводной частью слипа, подкладывались башмаки, а к всплывшим цистернам подходил буксир, предназначенный для перевозки поезда через озеро. Сцепка поезда цистерн с буксиром производилась металлическим тросом

диаметром в 22 мм и длиной до 50 метров и поддерживался на воде деревянными поплавами. Когда трос зачаливался к буксиру, с последнего подавался сигнал. По этому сигналу поезд цистерн отцеплялся от паровоза и буксир перевозил цистерны на восточный берег.

Одной из крупнейших работ, выполненных в навигацию 1942 г., было сооружение подходного канала к Кобонской перевалочной базе в устье реки Кобоны. Это сооружение Ладожского озера было соединено с Новолadoжским каналом. Кобонский канал имел в ширину по дну 20 м и в глубину 30 м. Он допускал подход озерных барж непосредственно к перевалочной базе и имел два причала, которые сразу принимали 6 барж.

Всего за период подготовки к навигации 1942 г. и во время самой навигации на западном и восточном берегах Ладожского озера было построено пирсов и причалов, общий причальный фонд которых составлял 2500 тысяч погонных метров, что допускало одновременную приемку 26 судов. Было уложено 24 км новых железнодорожных путей нормальной и узкой колеи, из них 19,7 км на западном берегу и 4,3 км на восточном берегу озера. У пирсов и причалов работало 19 мотовозов, 193 вагонетки и 38 подъемных кранов. Подготовка флота к навигации шла зимой. Значительная часть судов флота была отремонтирована и подготовлена к плаванию зимой судовыми командами на ремонтных пунктах Осиновецкого порта и Новолadoжских пристаней. Работал также личный состав боевых кораблей Ладожской военной флотилии и Краснознаменного Балтийского флота.

Нарком речного флота т. Шашков Зосим Алексеевич проявил много сил и энергии в увеличении флота на Ладожском озере,

его заместитель т. Лукьянов был непосредственным исполнителем и руководителем постройки деревянных барж на Сясьской судовой верфи.

К открытию навигации имелось 78 буксиров и тральщиков, 47 единиц самоходных плавучих средств, 11 озерных и 58 речных барж общей грузоподъемностью 29,5 тысяч тонн. Из 72 пароходов, работавших ранее на угле, пришлось 53 парохода приспособить к работе на деревянном топливе.

В течение навигации 1942 года перевозки сильно увеличились. Ладожская флотилия получила еще 17 самоходных и 4 несамоходных судна. На Сясьской судовой верфи с 22 ноября по 4 февраля 1942 г. было построено 31 деревянная баржа для сухих грузов, грузоподъемностью каждая 385 тонн, кроме того, на ленинградских судостроительных заводах построили 14 металлических озерных барж грузоподъемностью каждая 600 тонн.

Так как крупные суда являлись мишенью для артиллерии и авиации противника, то было принято решение строить также самоходные малотоннажные суда. Всего за навигацию 1942 года было сдано в эксплуатацию 118 малотоннажных ^{мд}саходных судна, общей пассажирской вместимостью на 10 тысяч человек и с грузоподъемностью на 2,5 тысячи тонн.

Весь же флот по своей грузоподъемности на Ладожском озере увеличился в 1942 году больше, чем в два с половиной раза. Необходимо отметить, что большая работа была проведена также на железнодорожных и грунтово-шоссейных дорогах. В первую очередь была построена и переведена на нормальную колею железнодорожная линия Войбокало-Кобона-Коса на восточном берегу



(фото из личного архива А.В.Хрулева)



Строительство барж на Ладоге
(фото из личного архива А.В.Хрулева)

а на западном берегу дополнительно были развернуты пути на станции Ладожское озеро, и произведен ремонт всех путей на станциях Борисова Грива, Корнево и Ковалево, благодаря чему была резко повышена скорость движения поездов.

Одной из важнейших особенностей навигационного периода 1942 г. была укладка трубопровода через Ладожское озеро для перекачки горючего.

К началу Великой Отечественной войны у нас в стране был достаточно большой опыт в области транспортировки горючего по трубопроводам, проложенным в земле, ^{на} по перекачке по трубопроводу, уложенному по дну озера или моря, у нас никакого опыта не было, поэтому использование трубопровода на Ладожском озере не только было преимуществом перед перевозками горючего другими видами транспорта, но и потому, что снабжение горючим Ленинграда по этому проводу не зависело от весеннего и осеннего ледохода, штормов, метелей, кроме того освобождало фронт от необходимости строить новые наливные средства, сэкономило большое количество автоцистерн и бортовых машин, а также сводило на-нет угрозу воздействия противника с воздуха. Начальным пунктом трубопровода была площадка на песчаной косе против маяка Кореджа, у подходившего сюда тупика. Здесь размещалась насосная станция, резервуарный парк и сливной ^{фронт} фронт. Конечным пунктом была площадка в районе станции Борисова Грива на западном берегу Ладожского озера с выводом на головной склад горючего № II86, здесь же размещались резервные баки. На восточном берегу к трубопроводу подходила железнодорожная линия Кобона-Коса, а на западном — линия станции Ладожское озеро-Ленинград-Финляндский. Длина

уложенного трубопровода составляла 29,85 км, из них на подводную часть приходилось 21,45 км. К укладке трубопровода по дну озера приступили 21 мая 1942 г. и к 16 июня этого же года сооружение трубопровода было закончено.

Строительство трубопровода ^{через лагуну} (производилось Наркомстроем СССР, ~~по личным наблюдениям~~ Наркомом, ~~которого был~~ тов. Гинзбург С.З. Он приложил все усилия Наркомата на быстрейшее проведение этого важного и неотложного строительства. Тов. Гинзбург каждодневно по партийному занимался оказанием помощи этому строительству.

Назначенный начальником этого строительства тов. Иванов никогда не сталкивался с отказом в его просьбах. Сварочные работы были возложены на ОСМЧ-104, начальником которого был тов. Шенкин, а непосредственно всеми работами руководил тов. Фолькевич. Подводные работы были поручены ЭПРОН"у. Все материальные ресурсы и оборудование было взято на предприятиях Ленинграда, которые или частично были не использованы или были демонтированы. Работы велись сваркой труб в "плеть". Один конец трубы подтянули к берегу и уложили его на катер, на катере укрепили надлежащим образом и катер постепенно отходил от берега, буксируя плеть. Под трубопровод, который сваривали на катере и тянули этим же катером, подкладывали пустые бочки или какие-либо другие плавучие средства. Таким образом трубы некоторое время находились на поверхности, а затем уже постепенно опускались на дно озера.

Дни и ночи шла напряженная работа. Стремление всех работников было направлено к тому, чтобы уложить трубопровод как можно быстрее и не дать противнику разгадать наши мероприятия, ~~и таким образом дать ему возможность для нарушения наших работ~~. Производство работ маскировалось всеми возможными средствами от налетов авиации противника. И лишь 17 июня противник обнаружил ведение работ, но уже было поздно - укладка трубопровода, как выше сказа-



Гинзбург Семен Захарович (1897 - 1993) - советский государственный деятель. Участник Гражданской войны. С 1932 - в Наркомате тяжелой промышленности СССР, где занимал посты нач. Главного управления строительной промышленности и промышленности стройматериалов (1932-1937), зам. наркома (1937-1938). В 1947-1950 гг - депутат Верховного Совета СССР. В 1938-1939 гг - пред. Комитета по делам строительства при СНК СССР. В 1938 г. исключен из партии за "полную потерю классовой бдительности, отрыв от партийной жизни и за неискренность", но в 1939 г. партколлегия отменила это решение, заменив его строгим выговором, после чего назначен наркомом по строительству СССР. Руководил эвакуацией предприятий за Урал, после Великой Отечественной войны в 1946 г. был назначен руководителем Наркомата по строительству военных и военно-морских предприятий СССР. С 1947 г. - министр промышленности стройматериалов СССР. Возглавляемые им ведомства были одним из крупнейших в СССР рабовладельцев, широко применяя принудительный труд политзаключенных, при этом уровень смертности среди них был крайне высок. При очередной перетряске Сталиным хозяйственных кадров 1950 г. переведен в Министерство строительства предприятий машиностроения СССР на должность зам. министра. С 1951 г. - 1-й зам., в 1953-1955 гг - зам. министра нефтяной промышленности СССР. В 1955-1957 гг - 1-й зам. министра строительства предприятий нефтяной промышленности СССР, в 1957-1963 гг - зам. председателя Госстроя СССР, в 1963-1970 гг - председатель правления Стройбанка СССР.



(фото из личного архива А.В.Хрулева)



Укладка трубопровода по дну Ладожского озера
(фото из личного архива А.В.Хрулева)

но, закончились 16 июня 1942 г. Трудно сейчас сказать каким иным путем можно было снабдить Ленинград и Ленинградский фронт горючим, не построив этого трубопровода. В работе по укладке трубопровода и обеспечению различного рода материалами и оборудованием активное участие принимал заместитель председателя Совнаркома тов. Косыгин А.Н., который, будучи уполномоченным ГКО по Ленинграду, ~~не~~ *когда он ~~не~~* находился в Ленинграде и ~~в данном случае~~ *наступ* выезжал на место строительства трубопровода. За выполнение этого ответственного задания большая группа работников была награждена орденами Союза ССР. К числу таких относились тт. Бланк С.М., Иванов, Фолькевич, Иванов и Шинберг - автор проекта трубопровода.



БЛАНК Семен Маркович (1907 - ...) - полковник, военный инженер, непосредственный организатор и участник многих работ, выполнявшихся Тылом Красной Армии в 40-х годах. В 1929-1931 гг. проходил срочную военную службу в Красной Армии, далее в 1932 г. окончил рабфак в Киеве. С началом Великой отечественной войны в 1941 г. призван в армию вторично. С 1942 г. - заместитель начальника Управления снабжения горючим Красной Армии, в 1944 г. - в спецкомандировке в Иране для организации приема поставок по лендлизу, в 1944-1946 гг. - в Румынии в Союзной контрольной комиссии, с 1945 г. - начальник Управления по использованию нефтепродуктов в Румынии при начальнике Тыла Красной Армии. В 1946-1947 гг. - заместитель начальника Главнефтегазстроя Министерства топливной промышленности, в 1947-1948 гг. - Начальник Управления снабжения Главнефтегазстроя при Совете министров СССР, в 1948-1951 гг. - начальник Главпромстройматериалов Министерства нефтяной промышленности.



Шинберг Давид Яковлевич (1908-...), майор, военный инженер, один из четырех самых первых выпускников Московского нефтяного института по кафедре транспорта и хранения нефти. В 1941 г. ушел добровольцем в Московское ополчение, а после начала блокады Ленинграда был отозван из армии как ценный технический специалист. Был одним из разработчиков проекта трубопровода по дну Ладожского озера с целью доставки по нему горючих материалов в блокадный Ленинград (вместе с полковником Бланком Семеном Марковичем - зам.начальника Управления снабжения горючим РККА, затем работником Главнефтеснаба, зам.начальника Управления по использованию нефтепродуктов в Румынии). После войны проектировал нефтепроводы во многих соц. странах, в частности, в Румынии и Венгрии.



Фалькевич Александр Семенович (1910 - 1966), полковник, военный инженер, крупный специалист в области сварки труб. Руководитель, главный инженер строительства бензопровода под Ладогой в осажденный Ленинград в 1942г, за что был награжден орденом Ленина. Был ранен на Ладоге, но остался в строю. После войны принимал активное участие в восстановлении заводов Днепропетровска, в демонтаже и вывозе заводов из Германии. Был одним из основателей Всесоюзного научно-исследовательского института по строительству магистральных нефтепроводов. Опубликовал более 20 книг по теории сварки, в том числе на иностранных языках. Умер на защите докторской диссертации.

Зимой 1941/1942 гг. грузы, поступавшие на восточный берег озера, хранились на открытых площадках, поэтому с наступлением тепла и дождливой погоды от работников снабжения и перевалки потребовалось много усилий для сохранения различного рода скоропортящихся продуктов. Для переработки и хранения скоропортящихся продуктов были построены и оборудованы в районе станции Кобоны 5 ледников, общей площадью 1000 кв.м. Кроме того, были оборудованы посолочные пункты по 600 кв.м каждый. В течение навигации посолочные пункты переработали до 1000 тонн мяса и рыбы, для затаривания которых в Лаврово были устроены бондарные мастерские, изготовившие и отремонтировавшие до 7 тысяч бочек. Все продовольственные грузы шли только в адрес фронта. Интендантское управление продовольственные грузы для снабжения населения передавало гражданским торговым организациям по решению Военного совета фронта.

Подготовка к перевалке грузов к навигации 1942 г. началась задолго до ее открытия. Оборудовалась перевалочная база в первую очередь на песчаной косе в районе маяка Кореджа для одновременной стоянки под погрузкой 6 озерных барж. Во вторую очередь в районе Кобоны, Новоладожского канала, для одновременной погрузки 6 озерных барж. Причалы пристани Гостинополье были оборудованы к 15 апреля. Причалы западного берега (бухта Осиновец, Гостинополье и Морье для одновременной погрузки 8 судов) были готовы к 1 июня. Прием, хранение и от-

правка грузов производилась восточнее Ладожского озера. В отправке и перевалки принимали деятельное участие продовольственные склады в Тихвине, Волховстрое, Новой Ладоге, Лаврове, Кобоне и Косе; склады горюче-смазочных материалов в Гостинополье и Волховстрое; интендантский склад в Лаврове; склад военно-технического имущества в Лаврове; санитарного имущества в Кобоне; склад ВВ в Кобоне; склад ОВ в Кобоне; топливный склад в Гостинополье.

В приеме и выгрузке, и транспортировки в Ленинград было обязанностью на западном берегу Ладожского озера Управления фронтных баз на станции Ладожское озеро; фронтных продовольственных складов № 891, 1230 и 1230-а; фронтных складов горюче-смазочных материалов № 1176 и 1173; фронтного артиллерийского склада № 1494 и других.

Многие грузы поступали навалом или в неисправной таре, а поэтому подвергались затариванию или перетариванию. Зерно, овощи, как правило, поступали на склады восточного берега насыпью. Колбасы, консервы, молочные продукты, посылки во многих случаях поступали в неисправной таре.

За навигацию складами управления перевозок было затарено около 30 тысяч тонн зерна, 40 тысяч тонн овощей, 15 тысяч тонн консервов и 20 тысяч тонн других продуктов. Помимо этого было перетарено не менее 30% грузов, прибывавших в ящичной таре, и не менее 10% грузов, полученных в мягкой таре.

Весь период навигации 1942 г. может быть разделен на два этапа: первый этап - перевозки грузов с момента открытия

навигации по июль 1942 г. включительно. В течение этого срока в Ленинград каждые сутки завозилось 4200 тонн грузов, а из Ленинграда ежедневно вывозилось 3000 человек и 5200 тонн груза. В это время в Ленинград ввозились продукты питания, а из Ленинграда вывозилось различного рода оборудование. Второй этап — с июля до конца навигации. В этот период был увеличен вывоз людей и грузов из Ленинграда в тыл страны. В Ленинград же ежедневно поступали 4000 тонн грузов, главным образом продовольствия, а из Ленинграда вывозилось 3000 тонн оборудования и ежедневно вывозилось 10 тысяч человек.

Перевозки совершались по двум трассам: Гостинополье — Волховстрой—Новая Ладога—порт Осиновец и порт Кобона — порт Осиновец. Движение судов на этих трассах соответствовало специализации портов. С июля 1942 г. суда на трассе Новая Ладога — Осиновец шли караваном и отправлялись через сутки. Это вызывалось необходимостью соблюдения безопасности. Но озерных буксиров было совершенно недостаточно и первое время они с поставленной задачей не справлялись. Поэтому для буксирования барж использовались речные буксиры, хотя в мирное время плавание по озеру судов речной конструкции не допускалось. Но даже и при этих условиях буксиров не хватало, а поэтому в качестве тяги широко использовались тральщики Ладоский военной флотилии, а в отдельных случаях даже канонерские лодки и разные буксирные суда Балтийского флота. Все эти суда не были приспособлены для работы на озере в качестве буксиров, но другого выхода не было и поэтому приходилось пользоваться всеми и всяческими средствами.

В период навигации 1942 г. авиация противника производила самые интенсивные налеты на объекты перевозок по Ладожскому озеру. За весь период навигации было зарегистрировано до 5 тысяч появлений самолетов врага. В отдельные дни в налетах на порты и караваны участвовало до 100 самолетов немцев. Всего противник произвел 122 дневных и 15 ночных налетов. Несмотря на то, что командованием фронта были проведены большие мероприятия по противовоздушной обороне, все же противнику удалось сбросить за все время налетов до 7000 авиабомб. Наряду с воздушными нападениями противник пытался противодействовать перевозкам с помощью катеров и десантных судов. Наиболее значительное нападение на Ладожскую коммуникацию было предпринято противником 22 октября 1942 г., когда он сделал попытку захватить переправу десанта с острова Сухо. Десантный отряд, состоящий из 30 пассажирских судов, прикрывался с воздуха 30 самолетами. Но вражеский десант был вовремя обнаружен и встречен боевыми кораблями Ладожской военной флотилии и авиацией Краснознаменного Балтийского флота. Десант был разгромлен, потоплено 16 судов и сбито 12 самолетов. За навигацию зенитной артиллерией и в воздушных боях было сбито 160 самолетов противника. Представляет интерес тот факт, что два самолета было сбито экипажем одной баржи, имевшей зенитную пулеметную установку.

Наши потери от налетов авиации противника за навигацию составили 200 убитых и 248 раненых человек из числа военнослужащих, кроме того были потери и жертвы среди гражданского населения. Но потери были все же не столь велики как

это можно было ожидать.

Сильно было повреждено 21 судно, от прямого попадания затоплен буксир "Узбекистан". При этом погибло 10 человек команды и баржа-паром с 10 груженными вагонами. В весовом выражении общие потери грузов составили 3800 тонн, т.е. 0,3 - 0,4% общего количества перевезенных грузов. Несмотря на тяжелые условия плавания и активность противника, перевозки в навигацию 1942 г. достигли громадного масштаба. Половине всего количества перевезенных в Ленинград грузов составляло продовольствие. Состав продовольственных грузов был весьма разнообразным. Наряду с хлебными грузами, которые стояли на первом месте по грузовым перевозкам, перевозилось много высококалорийных продуктов - мяса, рыбы, сахара, сахаропродуктов и овощей. Было перевезено около 12 тысяч голов скота и доставлено свыше 150 тысяч тонн горючего. Было перевезено около 110 тысяч тонн угля, а из Ленинграда вывезено все ненужное в окружении: паровозы, товарные вагоны, платформы и цистерны. В вывозимых вагонах было переправлено до 10 тысяч т. различного оборудования и до 6 тысяч тонн различного народнохозяйственного имущества. По озеру доставили на западный берег 42 тысячи тонн леса в плотах. На западный берег было перевезено до 300 тысяч человек пополнения и эвакуировано в Ленинград 10 тысяч легкораненных.

За время навигации 1942 года было перевезено с восточного берега на западный 780 тысяч ^{человек} различных грузов и 310 тысяч человек военнослужащих. С западного берега на восточный было перевезено 293 тысячи тонн различных грузов, в том числе

240 тысяч тонн промышленного оборудования и подвижной состав железнодорожного транспорта, и почти 540 тысяч человек населения.

Ледостав на Ладожском озере в 1942 г. начался в первых числах ноября. Ко 2 декаде ноября ледостав вынудил снять с работы транспортные буксиры, тем не менее грузовое движение поддерживалось в обоих направлениях до 3 декабря 1942 г. и только с этого дня навигация по Ладожскому озеру прекратилась. Бывало что и после 3 декабря вплоть до 7 января 1943 г. по отдельным срочным заданиям перевозки через Ладогу совершались. Для этого на линии Новая Ладога — Осиновец и Кобона—Осиновец использовались озерные ^{паротопи?} переходы Северо-Западного речного пароходства, грузо-пассажирские транспорты, канонерские лодки и тральщики Ладожской военной флотилии. Продолжали работу буксирные пароходы Балтийского флота. В труднейших условиях эти суда с 8 ноября 1942 г. по 1 января 1943 г. перевезли 74 тысяч человек и около 46 тысяч тонн грузов. 7 января 1943г. баржа № 4526 совершила последний рейс с Кобонского порта, она доставила на западный берег 222 тонны боеприпасов. Продолжительность регулярной навигации 1942 г. составила 194 ^дня. В течение этого времени 62 дня проходили при штормах в 5 баллов и выше, а 11 дней в ледовых условиях.

На 1 ноября 1942 г. Ленинград располагал запасом муки в 49 тысяч тонн и зерна свыше 17 тысячи тонн. Имелось 14 тысяч тонн круп и макарон, свыше 5 тысяч тонн мяса, рыбы, более 4 тысяч тонн сахара, шоколада и кондитерских изделий. Город Ленина мог уверенно встречать зиму 1942—1943 года.

В январе 1943 года войска прорвали блокаду Ленинграда, разорвали вражеское кольцо и полностью очистили от противника весь южный берег Шлиссельбургской губы, воссоединив основную часть Ленинградской области с районами, расположенными восточнее Ладожского озера. Это дало возможность построить вдоль южного берега озера железнодорожную ветку, соединившую ленинградский узел с общесоюзными железнодорожными путями. Кроме того, прорыв блокады открыл возможность создать наземную трассу по южному берегу озера для автомобильных перевозок. Все это имело особенно важное значение потому, что зима 1942-1943 г. была на редкость мягкой. Ледяной покров на озере установился очень поздно, а весна началась рано. Период эксплуатации ледовой трассы оказался коротким, лишь при огромных усилиях удалось поддерживать трассу в готовом для эксплуатации состоянии. В первую зиму блокады освоение трассы началось 18 ноября, регулярное движение с 22 ноября. Во вторую зиму движение по трассе началось 19 декабря, т.е. на месяц позже и прекратилось на 21 день раньше, чем в зиму 1941-1942 г. Масштаб же по расчистке путей был в 10 раз больше, чем в зиму 1941-1942 г. *стр. 148 и 147 - другие даты!*

Нужным и важным мероприятием, проводившимся управлением тыла Ленинградского фронта совместно с железнодорожниками, было выполнение поставления Государственного Комитета Обороны от 21 ноября 1942 г., которым Ленинградский фронт вместе с организациями, подчиненными НКПС, должны были проложить по льду железнодорожную линию нормальной колеи общим протяжением 35 км от станции Ладожское озеро до станции Кобона. Парал-

лельно этой линии должна была строиться узкоколейная железная дорога, которая должна была примкнуть на восточном берегу к путям станции Кобона, а на западном берегу к разъезду Кабостажному. Суточная провозная способность свайно-ледовой железнодорожной переправы определялась в 6 тысяч тонн. Сооружение переправы начали одновременно с обоих берегов озера, и хотя поздний ледостав и слабый ледовый покров замедлили темпы строительства, все же ко второй половине января 1943 г. было уложено до 15 км пути, причем участок от западного берега был к этому времени обкатан. 12 января 1943 г. войска Ленинградского и Волховского фронтов перешли в наступление против группировки немцев на южном берегу Ладожского озера. Действуя одновременно с востока и запада южнее Ладожского озера войскам обоих фронтов удалось прорвать оборонительную полосу противника и 18 января был освобожден Шлиссельбург и очищен южный берег Ладожского озера в районе Шлиссельбургской губы.

С прорывом блокады 18 января 1943 г. и очищением от противника южного берега Ладожского озера необходимость в постройке свайно-ледовой железной дороги через Ладожское озеро отпала и 19 января ее строительство было прекращено, а все части занятые на этой работе, переключились на постройку железнодорожной линии Шлиссельбург-Поляна.

Строительство соединительной железнодорожной линии было начато 21 января 1943 г. Работы производились в исключительно тяжелых условиях. Местность была сильно заминирована, противник сильным артиллерийским и минометным огнем не только старался воспрепятствовать строительству, но и разрушал

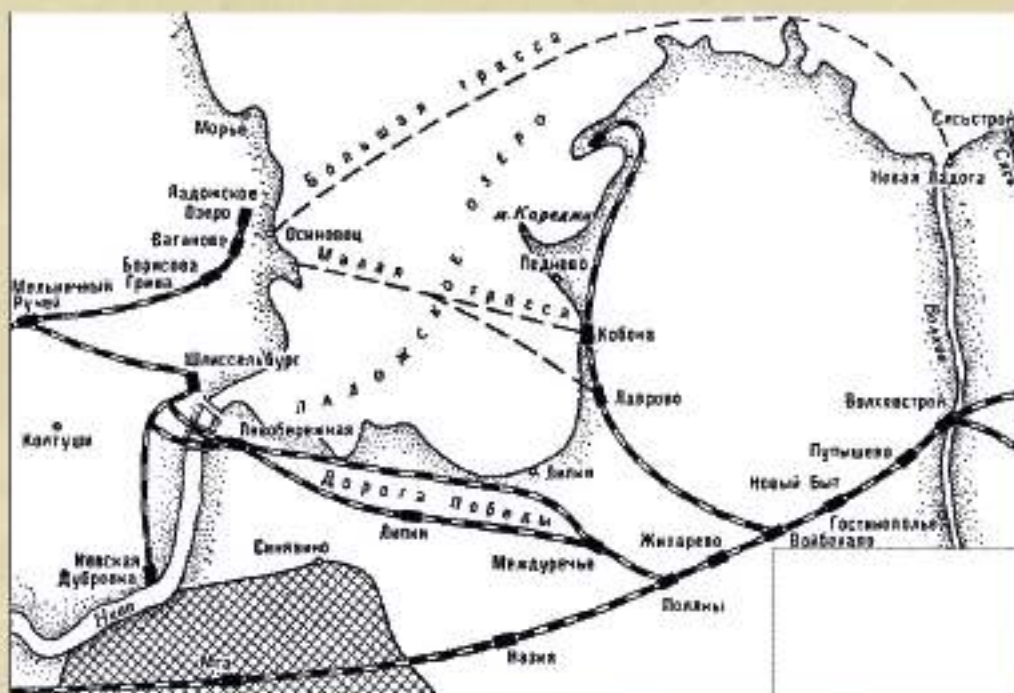


Схема железнодорожной линии Шлиссельбург-Поляны ("Дорога Победы")

построенное. Кроме того, январь оказался наиболее холодным месяцем для той вообще мягкой зимы, морозы часто сопровождались бурями.

Первая очередь построенной железной дороги протяжением 33 км и временный мост через р. Неву были закончены в 18 дней. Если посмотреть на все работы, которые были произведены управлением тыла фронта и железнодорожными восстановительными организациями НКПС, то можно диву даваться — сколько было вложено труда, самоотверженности, настойчивости, энергии и изобретательности в строительство этой железнодорожной линии и главным образом моста. Тут был проявлен не только энтузиазм людей, но и до предела напряжены физические силы человека. В этом строительстве были использованы все технические средства, которые получила страна за 25 лет со дня революции. Не увидев этого сооружения, на словах трудно выразить всю грандиозность творческого порыва наших людей, их стремления побеждать врага, побеждать природу, стихию.

История всех прошедших войн не знала таких примеров, таких примеров немного показывается и в мирное время, в мирных условиях работы нашими организациями.

Начальник строительства этой железнодорожной ветки, уполномоченный НКПС при Ленинградском фронте т. Зубков И. Г. был в 1943 г. удостоен звания Героя Социалистического труда. Это был действительно энергичный, деятельный человек, очень умный инженер-производственник, который не только сам умел преодолеть трудности и препятствия, но умел главным образом организовать подчиненных ему людей, вдохновить их на подвиг.



Высоководный временный мост через Неву
линии Шлиссельбург-Поляны, 1943 год.

Возглавляя трудовой и производственный порыв, сам он лично на данном сооружении завоевал большую честь и славу.

С 6 февраля 1943 г. началась эксплуатация новой железнодорожной линии Поляна-Шлиссельбург. В этот же день дополнительная трасса ледовой дороги была закрыта.

С этого времени Ленинград стал располагать одновременно двумя коммуникациями: железной дорогой и ледовой дорогой через Ладожское озеро. Кроме того, можно было использовать для подвоза грузов автотранспортом грунтовые пути по южному берегу озера.

Постройка железной дороги не сразу уменьшила значение основной ледовой трассы, так как железнодорожная линия была расположена чрезвычайно близко к фронту — в 5-6 км от линии фронта. Противник систематически обстреливал ее, особенно во время движения поездов, поэтому поездам приходилось ходить по этой линии только ночью. Чтобы увеличить пропускную способность железнодорожной линии, приступили к устройству обходного пути, протяжением 18 км. Этот путь был сдан в эксплуатацию только 22 мая 1943 г., уже после закрытия ледовой трассы. Все же несмотря на то, что железнодорожная линия Поляна-Шлиссельбург проходила близко от линии расположения противника, это ни в какой степени не умаляло значения этой вновь сооруженной линии. Наоборот, даже работая только ночью, на что были даны соответствующие директивы и по линии НКПС, она все же могла перевезти грузов значительно больше, чем это нам удавалось перевозить по ледовой трассе. Перевозки на таком коротком расстоянии позволяли нам пускать поезда вслед друг другу, применяя при этом искусственный способ



Зубков Иван Георгиевич (1904 — 1944) — советский инженер, выдающийся специалист в области транспортного строительства, Герой Социалистического Труда (1943), Генерал-директор пути и строительства II ранга (соответствует воинскому званию генерал-лейтенант). В годы Великой Отечественной войны — начальник (1941—1944) Управления военно-восстановительных работ Ленинградского фронта, руководитель строительства железнодорожной переправы через Ладожское озеро (1942, «Дорога жизни») и железнодорожного пути Шлиссельбург-Поляны (1943, «Дорога Победы»). Погиб в авиационной катастрофе.

блокировки вплоть до использования живой силы в блокировке, в результате чего мы могли использовать эту линию ночью в такой же мере, как использовали бы ее при нормальном положении в течение целых суток.

Необходимо вместе с тем подчеркнуть и огромное значение создания прямого железнодорожного сообщения Ленинградского фронта со страной. Роль железнодорожной линии Шлиссельбург-Поляна все возрастала и возрастала по мере увеличения пропускной способности, подвоз же все время увеличивался, а объем работ перевалочных баз на восточном берегу озера стал с каждым днем уменьшаться. Значение железнодорожного пути Шлиссельбург-Поляна видно из того, что в феврале 1943 г. через Шлиссельбург прямым сообщением прошло только 69 поездов, а в декабре 1943 г. 407 поездов, т.е. размер движения увеличился почти в 6 раз.

Для того, чтобы выйти из тягчайшего состояния окружения, ленинградские организации вместе с ленинградским населением пределали гигантскую работу.

Климент Ефремович Ворошилов, как уполномоченный Ставки и, будучи одновременно командующим Ленинградским фронтом, приложил много усилий к тому, чтобы помочь ленинградцам выйти из этого трудного положения. Он неоднократно выезжал на Волховский фронт, чтобы совместными действиями Волховского и Ленинградского фронтов разорвать кольцо блокады, и именно эти усилия дали свои положительные результаты.

Государственный Комитет Обороны по вопросу облегчения судьбы ленинградского населения вынес много решений по вопросу организации ледовой трассы, по вопросам организации

прекладки трубопровода, по вопросу постройки железной дороги Шлиссельбург-Поляна, а также по постройке различного рода плавсредств для транспортировки грузов по Ладожскому озеру.

Я, работая в НКПС, не раз разговаривал с Ворошиловым, который по заданию Ставки часто посещал Ленинградский и Волховский фронты. Он обращался к нам с просьбой в отношении железнодорожных перевозок, в отношении перевозок пополнения, в отношении перевозок боеприпасов для того, чтобы создать одновременно сильный кулак для удара по немецкому окружению.

Летом 1943 г. Ленинградский фронт располагал двумя коммуникациями, соединявшими его со страной, - железнодорожной и водной по Ладожскому озеру. Железнодорожная коммуникация к этому времени была представлена двумя участками: первоначально проложенным, который на протяжении 11 км просматривался противником и систематически обстреливался им, и обходным, длиной в 18 км, что в значительной мере устраняло поражение поездов огнем артиллерии противника. Пропускная способность созданных железнодорожных участков позволяла пропускать около 13 поездов в сутки.

В конце июня 1943 г. были проведены мероприятия по охране безопасности движения поездов, в результате чего было введено круглосуточное движение. С этого времени железнодорожный участок Шлиссельбург-Поляна-Волховстрой приобрел значение основной коммуникации фронта, связывавшей его со страной. Объем перевозок на Ладожской трассе стал постепенно свкращаться, изменился и состав грузов, перевозимых водой, но все же в навигацию 1943 г. Ладожская водная комму-

никация была сохранена. В это время по Ладожскому озеру на западный берег отправлялись грузы, предназначенные главным образом для города, и лишь частично для фронта. Всего в навигацию 1943 г. водным путем на западный берег и отчасти в Шлиссельбург было отправлено около 46 тысяч тонн разных видов продовольствия, 59 тысяч тонн боеприпасов, 11 тысяч тонн угля, 48,5 тысяч тонн горюче-смазочных материалов. На западный берег озера было перевезено более 80 тысяч человек пополнения.

В это время железнодорожный подвоз сильно начал возрастать. По вновь созданному железнодорожному участку в Ленинград проследовало в феврале 1943 г. 69 поездов, в марте - 60 поездов, в апреле - 157, в мае - 259, в июне - 274, в июле - 369, в августе - 351, в сентябре - 333, в октябре - 436, в ноябре - 390 и в декабре - 407 поездов. Ладожское озеро потеряло свое значение основной коммуникации фронта и вновь приобрело характер бассейна с водными путями местного хозяйственного значения. А в сентябре 1943 г. все причалы, погрузочно-разгрузочные средства западного и восточного берегов были переданы Северо-Западному речному пароходству. Управление перевозок тыла фронта было упразднено, а части и личный состав получили новое назначение и новые задачи.

Службы тыла Ленинградского фронта приобрели богатый опыт организации подвоза и эвакуации в сложной обстановке блокады как в летних, так и в зимних условиях. Особенно поучителен опыт сооружения и использования Военно-автомобильной дороги через Ладожское озеро в период полной блокады

Ленинграда зимой 1941-1942 г.г. Эта дорога по количеству автомобильных перевозок, совершенных в трудных условиях, по сложности и разнообразию мероприятий, проведенных по борьбе с природой и противником за использование трассы, по военному и экономическому значению для осажденного города и изолированного фронта может безусловно рассматриваться как исключительное явление военной истории.

Эксплуатация ледовой дороги большой протяженности в течение всей зимы дело новое, и к началу войны не имевшее достаточного теоретического обоснования. К тем или иным выводам Ленинградский фронт приходил через большие трудности освоения техники и приемов работы. Уже в процессе эксплуатации ленинградской "дороги жизни" выявились многие непредусмотренные стороны этой эксплуатации. "Дорога жизни" еще ждет всестороннего и глубокого исследования. Можно надеяться, что найдутся авторы, которые опишут работу Ленинградского фронта в это время литературно, красочно и с точки зрения военной истории правдиве, не забыв и этой замечательной "дороги жизни", которая сыграла очень большую роль в деле сохранения жизни многим сотням тысяч ленинградцев.

Одной из больших работ, которую пришлось выполнять железнодорожным войскам летом 1942 г., было устройство паромных железнодорожных переправ через Ладожское озеро. Эти переправы сыграли исключительно большую роль как в деле эвакуации имущества из Ленинграда, так и в деле снабжения города всем необходимым. Таких паромных переправ было устроено 4 с одновременным устройством пирсов на обоих берегах озера. Паромная переправа обеспечила вывоз из Ленинграда

подвижного состава Ленинградского узла в количестве до 200 паровозов и до 5 тысяч вагонов. *не верно!*

Паромная переправа представляла собой металлические сваренные баржи емкостью 400 тонн. При благоприятных условиях загрузка этих барж доходила до 800 тонн.

Это средство связи Ленинградского фронта с тылом, неоднократно уничтожавшееся налетами авиации противника и артиллерийскими обстрелами, все же оказывало громадную помощь фронту и ленинградскому населению. К концу периода эксплуатации 2 из них были разрушены.

После того, как в районе Синявино-Ига был прорван фронт и оказалась освобожденной от противника южная часть Ладожского озера, т.е. полоса земли шириной в 9 км, по приказу НКПС здесь началась постройка железнодорожной линии длиной 33 км от станции Поляна до станции Шлиссельбург с переходом через Неву. Линия проектировалась и строилась с расчетом сдачи ее в эксплуатацию в кратчайшие сроки, как того требовала оперативная обстановка. Сроки окончания строительства линии были установлены в 20 суток, фактически работа была закончена на 6 суток раньше срока.

Самым замечательным и интересным является то, что переход через Неву был сначала осуществлен кратковременным сооружением в виде свайно-ледяной эстакады длиной 1300 метров. Для бесперебойной работы вновь построенной железнодорожной линии, а также для возможности ее эксплуатации в период весеннего ледохода в феврале 1943 г. в 600 метрах вниз по течению Невы был сооружен временный мост и построен 18-километровый обход, достаточно удаленный от линии расположения

немцев.

Железнодорожная линия Поляна-Шлиссельбург сыграла исключительно крупную роль в деле снабжения Ленинграда и фронта продовольствием, горючим и топливом, снаряжением и боеприпасами. За 5 месяцев первой половины 1943 г. по этой линии было пропущено около 600 поездов в составе 31 тысячи вагонов, а во вторую половину этого же года было пропущено 1800 поездов в составе 92 тысяч вагонов. Единственной артиллерией, непосредственно питавшей Ленинград после частичного снятия блокады, была железная дорога Волховстрой-Поляна-Шлиссельбург. Транспорты шли в основном со стороны Тихвина.

Сооружением железной дороги Волховстрой-Поляна-Шлиссельбург был окончательно и бесповоротно решен вопрос бесперебойной связи с Ленинградом и своевременной доставки для войск и ленинградского населения всего необходимого для жизни и боя.

Осуществив постройку паромных переправ, мы приступили к эвакуации большого количества задержанных в Ленинграде вагонов и паровозов. Одновременно отправили через паром и салон-вагон товарища Ворошилова К.Е., который стоял в Ленинградском узле, когда товарищ Ворошилов командовал Ленинградским фронтом.

Я помню с каким восхищением он отзывался о работниках тыла, железнодорожниках, которые так искусственно организовали паромную переправу и переправляют паровозы, вагоны, в том числе и его вагон. Ему казалось, что до тех пор, пока не будет снята блокада с Ленинграда, весь подвижной состав Ленинградского железнодорожного узла будет находиться под обстрелом артиллерии противника, а оказалось, что мы нашли способ разрешения очень сложной задачи - эвакуации подвижного железнодорожного

состава из Ленинграда. Товарищ Ворошилов в течение почти полутора лет не прерывал связи с Ленинградским фронтом и одновременно координировал действия Волховского фронта с Ленинградским фронтом, поэтому он часто ездил в Ленинград для согласования действий Волховского фронта и возвращался на Волховский фронт для согласования действий Ленинградского фронта. Товарищ Ворошилов, как никто другой, был прекрасно знаком со всеми трудностями действий наших войск под Ленинградом и войск, занимавших линию от станции Мга и до реки Волхов.