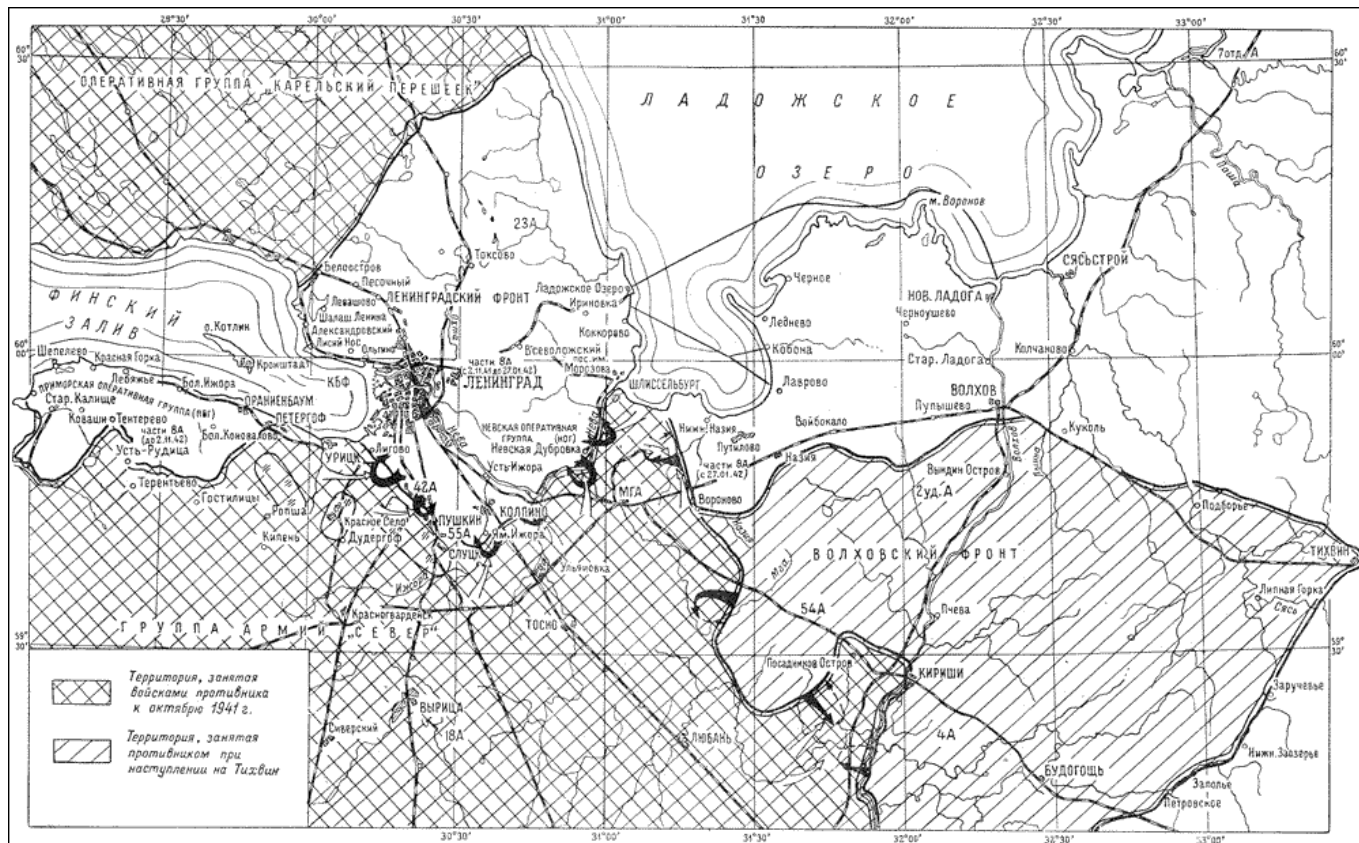


**Методическая разработка.
История военно-автомобильной дороги №102**



Тяжёлая осень 1941 года. Овладев 8 ноября Тихвином, враг отрезал единственную железнодорожную ветку, доставлявшую продовольствие, оружие, медикаменты к Ладожскому озеру со складов станции Войбокало к перевалочным базам Кобона и Лаврово и далее в осаждённый Ленинград. С выходом немецко-фашистских войск к этой станции и захватом ими Тихвина эшелоны с грузами стали поступать на станции Заборье и Подборовье, находившиеся более чем за 300 км от восточного берега озера и в 180 километрах от Волхова, но нормальной дороги не было.



Оборона Ленинграда зимой 1941/42 г. Схема.

2

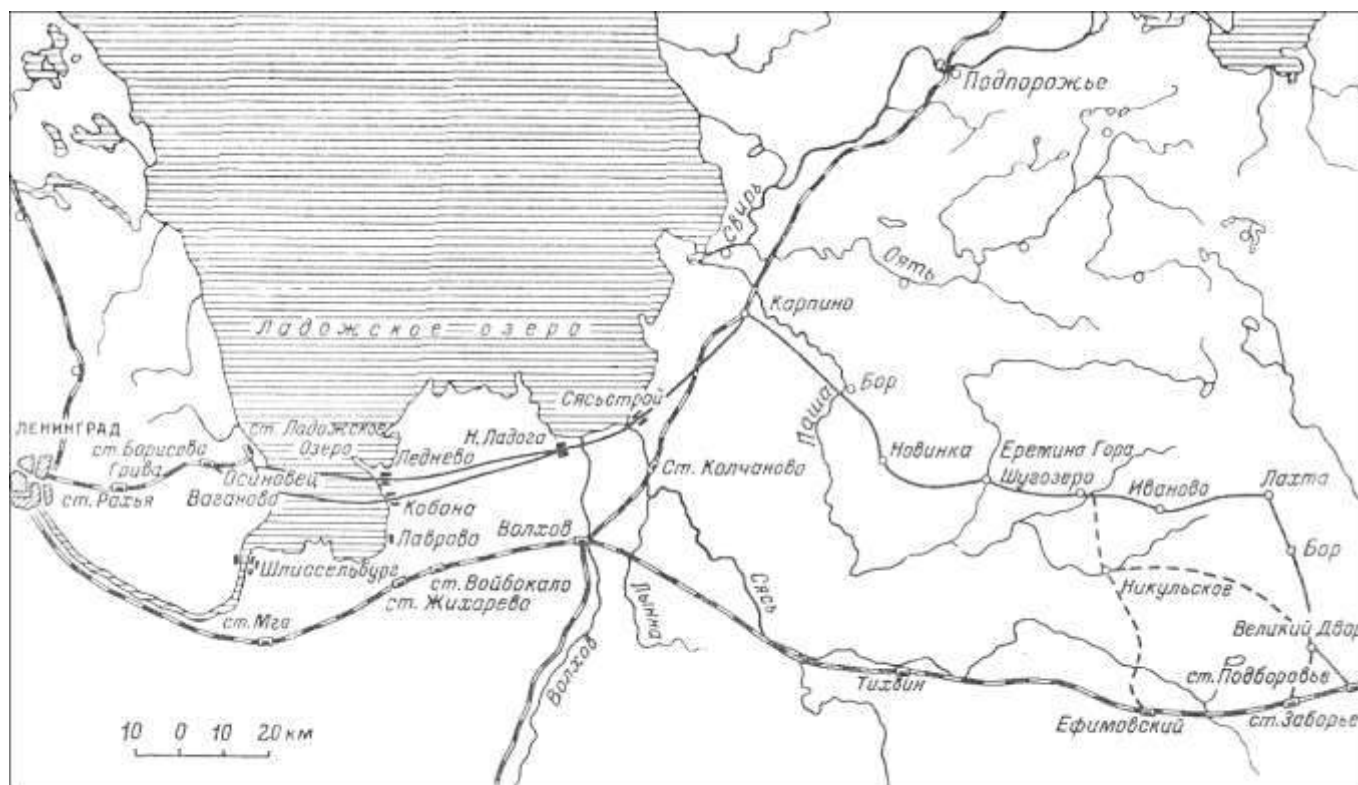
Добраться до Новой Ладого или Волхова можно было только просёлками на лошадях. Яркое представление о дорогах в районе прохождения трассы дают материалы рекогносцировочных обследований и характеристики дороги между деревнями Холм и Усадище протяженностью 20 км: "Дорога шириной 2,5 м в основном проходит мелким лесом, мостов не имеется, имеет много ухабов и выбоин, пересекает на середине перегона болото протяжением 1,5 км, имеется семь крутых подъемов с уклонами 12-15° общим протяжением 200 погонных метров. Для устройства этого участка дороги длиной 20 км требуется вырубить лес на протяжении 14 км, раскорчевать пни на протяжении 16 км, построить три моста, произвести земляные работы в объёме до 2000 куб. м и другие работы».

Военный совет Ленинградского фронта 24 ноября 1941 г. принял постановление № 004119 «О строительстве зимней фронтальной автомобильной дороги ст. Заборье Северной железной дороги — Кобона, южный берег Ладожского озера» для подвоза продовольствия, горючего и боеприпасов к восточному берегу Ладожского озера и эвакуации населения и имущества из Ленинграда». Новая автомобильная дорога вскоре станет именоваться Военно-автомобильной дорогой № 102 (ВАД-102). Вот выдержки из этого постановления:

"1. Для подвоза продовольствия, горючего и боеприпасов в Ленинград и эвакуации населения и имущества из Ленинграда построить к 30 ноября 1941 г. фронтальную автомобильную дорогу на трассе: ст. Заборье — Серебрянская — Великий Двор — Лахта — Никульское — Шаньгово — Еремина Гора — Новинка — Ямское — Карпино — Новая Ладога — Кобона с общим грузооборотом в оба конца — 2000 тонн в сутки, с открытием на ст. Заборье перевалочной базы.

2. Строительство дороги возложить на комиссию Ленинградского обкома ВКП(б)

(т. Воротов) со сроком окончания к 1 декабря 1941 г.»



— Основная линия трассы - - - - Неосновные трассы

Пути доставки грузов в блокированный Ленинград. Схема.

3

Начальник управления строительства автомобильных дорог инженер-полковник И. Н. Коровякин вместе с офицерами наметили автомобильную трассу в обход Тихвина. Работа осложнялась сильными морозами и снежными заносами. Были сооружены два больших моста через Волхов и Сясь. 6 декабря завершилось строительство автомобильной дороги, которая огромным полукружием обогнула занятый врагом Тихвин. Она шла от станции Заборье Северной железной дороги до Леднево, в 6 км от Кобоны. Эта трасса оказалась более тяжелой, нежели дорога через Ладожское озеро. Машинам приходилось преодолевать крутые подъемы и спуски, снежные заносы. Пролегла она в основном по необжитым местам. Военная автомобильная дорога, протяженностью 300 километров, была проложена по болотам неимоверными усилиями населения и воинов. Первая колонна в составе 20 машин 389-го автобатальона под командованием военного комиссара батальона Н.М. Коливердова проделала этот путь за две недели.

За один рейс автомашины должны были пройти по плохим дорогам почти 620 км. Поэтому они находились в пути по 10-20 суток. Уже на четвертый или пятый день стало ясно, что такая дорога прокормить Ленинград не могла: машины засели в грязи по всей трассе. Многие автомашины выходили из строя. Только на участке от Ереминой Горы до Новой Ладого застряло триста пятьдесят машин с грузом.

По этой трассе в сутки доставляли всего 500 тонн грузов. Но эта Дорога жизни, о которой немного известно, поддержала Ленинград в самые страшные блокадные дни 1941-го года. Трасса действовала до освобождения Тихвина и она является памятником великого подвига людей.



Мемориал водителям «Дороги Жизни» на Мурманском шоссе у дер. Дусьево.

Дорога не была единой трассой, она шла несколькими ветками, чтобы не было встречного движения:

1. Ст. Заборье (или Подборовье) — Великий Двор (20км. или 23 км.) — Лахта — Шугозеро (100 км.);
2. Новинка (45) — Карпино — Новая Ладога (110 км.);
3. Новинка — Усадище — Сясьские Рядки — Новая Ладога (97 км.);
4. Новинка — Кивуя — Златынь — Новая Ладога (88 км.).

Доставкой грузов для Ленинграда стали заниматься две дороги — ВАД-101, проходившая по льду Шлиссельбургской губы Ладожского озера, и ВАД-102, проходившая от восточного берега озера до ст, Заборье. Однако как отдельные, самостоятельно функционирующие, эти дороги существовали недолго.

4

Отсюда начиналась «Дорога Жизни»



Станция Заборье.



Трасса всей Военно-автомобильной дороги Ленинградского фронта, проходившая от станций Заборье и Подборовье до западного берега Ладожского озера, по своей протяженности была самой длинной и составляла почти 308 км. 20 декабря 1941 г. Военный совет Ленинградского фронта своим постановлением перенес перевалочные базы со станций Заборье и Подборовье в Тихвин и обязал начальника фронтовой Военно-автомобильной дороги генерала А. М. Шилова изменить трассы для переброски грузов от Тихвина до Новой Ладogi. Новая трасса для движения автомашин с грузом общим протяжением 115 км проходила по маршруту Тихвин — Красная Нива — Новая Ладога. Трасса для движения порожних машин протяжением 155 км проходила по маршруту Тихвин — Кайвакса — Новинка — Кос ьково — Колчаново — Новая Ладога.

21 декабря приказом по Военно-автомобильной дороге командиру 17-й отдельной автотранспортной бригады было предложено перевозки по новой трассе начать 23 декабря и организовать их на два плеча с перевалкой в Сясьстрое: первое плечо — Тихвин — Сясьстрой, второе — Сясьстрой — Коккореве. Для этого весь автотранспорт разбивался на две группы. Автомшины на каждом участке должны были делать один оборот в течение суток. Перевозки горюче-смазочных материалов продолжали происходить сквозными рейсами от Тихвина до Коккорева.

В связи с ликвидацией угрозы захвата противником ст. Войбокало, для перевозок грузов стал использоваться железнодорожный транспорт, однако только на участке ст. Колчаново — ст. Войбокало — ст. Жихарево. Хотя в это время вся линия железной дороги от Тихвина до Войбокало — Жихарево была свободна от противника, но производить по ней сквозные перевозки было невозможно, так как мосты через реки Сясь и Лынна (между ст. Тихвин и ст. Волховстрой) не были еще восстановлены. Поэтому — перевозки грузов для Ленинграда осуществлялись комбинированным путем. От Тихвина до ст. Колчаново — на автомашинах, от Колчаново до станций Войбокало, Жихарево — железнодорожным транспортом, от ст. Войбокало, Жихарево через Лаврово и по ледовой дороге — автомашинами (от ст. Войбокало перевозки производились на автомашинах, а от ст. Жихарево — тракторами и лошадьми).

В декабре 1941 г., в связи с успешным контрнаступлением советских войск и разгромом фашистов на тихвинском и волховском направлениях, длина Военно-автомобильной дороги сократилась и к концу первого периода ее работы составляла 180 км.

5

Быстрое восстановление взорванных железнодорожных мостов через реки Лынна и Сясь, дало возможность открыть сквозное железнодорожное движение на линии Тихвин — Волховстрой — Войбокало — Жихарево, что позволило значительно приблизить к восточному берегу Ладоги перевалочные базы и организовать их на ст. Войбокало и ст. Жихарево. Постановлением Военного совета фронта устанавливались две кольцевые трассы для движения автотранспорта к новым перевалочным базам:

Со ст. Жихарево на Ленинград путь общим протяжением 44 км проходил через Желанное, Троицкое, Валья, Лаврово, ледовый участок, Вагановский спуск, ст. Ладожское Озеро. В обратном направлении на Жихарево трасса длиной 43 км шла через Вагановский спуск, ледовый участок, Лаврово, Городище. Длина всего кольцевого рейса составляла 87 км.

Со стороны ст. Войбокало на Ленинград трасса длиной 58 км проходила через Дусьево, Бор, Кобону, ледовый участок, Вагановский спуск, ст. Ладожское Озеро. В обратном направлении путь в 53 км проходил через Вагановский спуск, ледовый

участок, Лаврово, Колосарь, Бабаново. Общая длина этой кольцевой трассы составляла 111 км. Особенно большое значение для увеличения автомобильных перевозок имело дальнейшее приближение перевалочных баз к восточному берегу Шлиссельбургской губы Ладожского озера. Это было связано со строительством железной дороги от ст. Войбокало к восточному берегу Ладоги. Предложение о постройке этой дороги исходило от Военного совета Ленинградского фронта и было согласовано с Наркоматом путей сообщения.



6



11 января 1942 г. Государственный Комитет Обороны специальным постановлением обязал НКПС в месячный срок построить железнодорожную ветку протяжением 40 км от ст. Войбокало Кировской железной дороги до окончания песчаной Кареджской косы в Ладожском озере,

используя при необходимости под укладку железнодорожного пути существующую грунтовую дорогу. Для укладки линии разрешалось использовать верхние заводские пути Волховского алюминиевого комбината, вторые пути ст. Волховстрой, вторые пути участка Воховстрой - Лодейное Поле и подъездные пути

Памятник на станции Войбокало.

Ленинградского узла.

Ввиду срочности строительство железнодорожной ветки вели без проектов и смет по облегченным техническим условиям для зимней эксплуатации. Во исполнение постановления ГКО, Военный совет Ленинградского фронта 20 января 1942 г. обязал

начальника Строительства № 42 А. С. Черного закончить изыскания и выбор трассы не позднее 22 января 1942 г., рабочее движение на участке Войбокало - Лаврово открыть не позже 5 февраля, на участке Войбокало — Кобона 10 февраля, а всю железнодорожную ветку закончить к 15 февраля 1942 г. Среди строителей развернулось социалистическое соревнование за



Памятник в пос. Кобона.

досрочный ввод в эксплуатацию

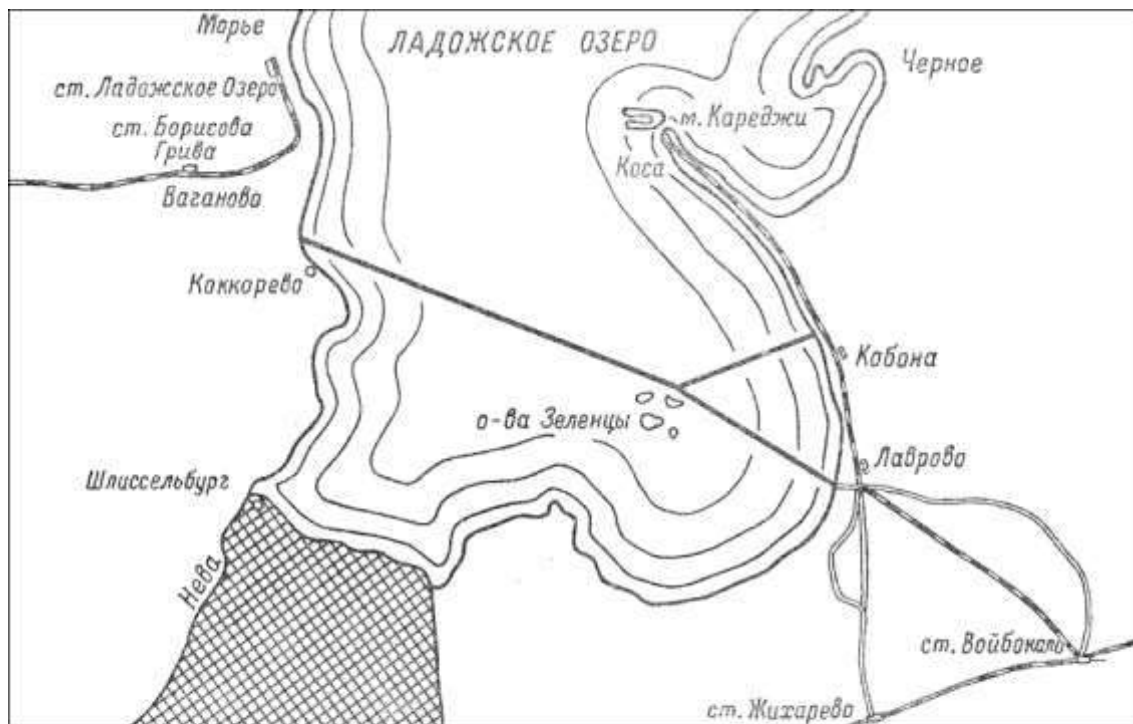
линии. Дорога вводилась в строй частями. 5 февраля 1942 г. завершилась укладка главного пути до первой прибрежной станции Лаврово. В тот же вечер сюда прибыл первый прямой поезд с продовольствием для Ленинграда. 20 февраля поезда пошли до второй станции Кобона, а 6 марта — и до самой дальней станции Коса.

Длина военно-автомобильной дороги, которая составляла ещё недавно 300 км, сократилась до

7

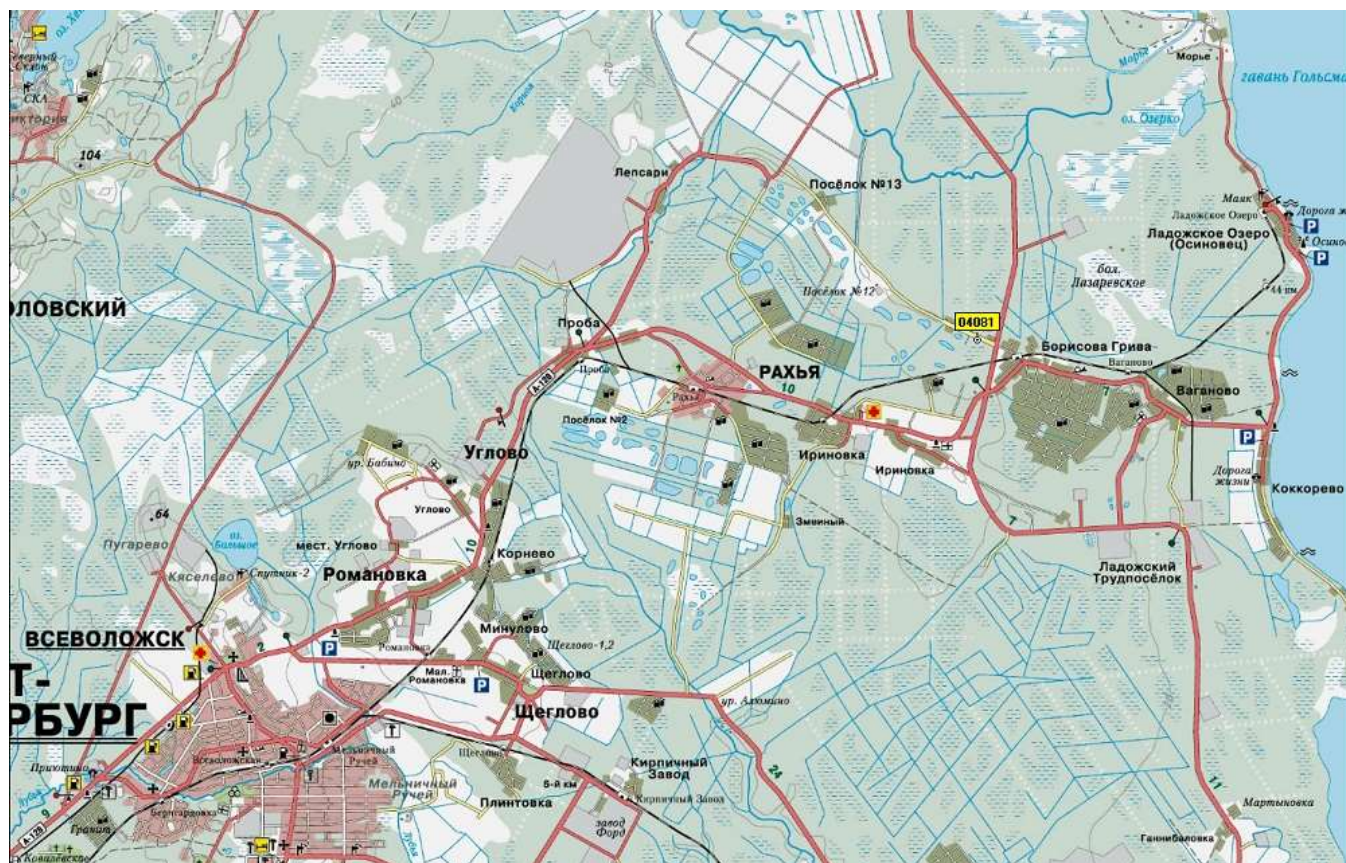
30 км (расстояние от восточного до западного берега Ладоги). По ледовой дороге автомобилисты стали перевозить уже не 2 тыс. т, а до 8 тыс. т грузов и более за сутки.

От ст. Коса на маяк Осиновец была проложена новая ледовая трасса. Ст. Коса была также связана вновь сооруженной дорогой по льду Ладоги с дер. Леднево. Конечно, построенная железная дорога все время требовала совершенствования, но ввод ее в эксплуатацию в феврале — начале марта 1942 г. — одна из ярких страниц в битве за Ленинград. Строительство этой дороги непосредственно сказалось на развитии Военно-автомобильной дороги. После ее постройки протяженность автотрассы резко сократилась и почти полностью проходила по льду Ладожского озера. Длина рейса от станций Ладожское Озеро и Борисова Грива до станций Коса, Кобона и Лаврово и обратно равнялась 68—74 км.



— Ледовая автомобильная дорога
Ледовая дорога зимой 1941/42 г. Схема.

С 1 марта в состав Военно-автомобильной дороги Ленинградского фронта вошли две дороги, соединявшие Ленинград с Ладожским озером. Одна из них, по которой автотранспорт следовал в Ленинград, проходила от Вагановского спуска через Борисову Гриву, Лепсари, Полигонное шоссе, Приютино, Ржевку. Вторая, по которой автомашины — шли из Ленинграда к Ладожскому озеру, проходила через Ржевку, Колонию Смольная, Бернгардовку, Всеволожскую, Романовку, Пробу, Ириновку, Каккорево. Общая протяженность каждой дороги равнялась 50—55 км.



В целях безопасности и бесперебойности движения на льду были сооружены отдельные трассы для гужевого, тракторного, автомобильного и даже пешеходного движения. Каждая трасса, чтобы исключить встречное движение, имела не менее двух, а местами и больше дорожных полос, расчищенных от снега на ширину 10—15 м. Все это давало возможность водителям вплоть до 25 марта двигаться по ледовым дорогам на больших скоростях. Обычно автомашины шли со скоростью 35—40 км, а иногда и 50—60 км в час.

Всего дорожными частями Военно-автомобильной дороги до 21 апреля 1942 г. было расчищено от снега 3200 км дорог, из них вручную были расчищены 1550 км, проходивших в основном на грунтовых участках. С помощью дорожной техники было проложено и расчищено 1650 км дорог, проходивших по льду Ладжского озера. Из них 1200 км на главной трассе от дер. Коккореево до Кобоны, 300 км на лавровском направлении и 110 км на направлении Осиновец — Коса с веткой от бухты Гольсмана. Надо учесть, что расстояние между западным и восточным берегами Шлиссельбургской губы составляло всего около 30 км, то фактически ледовая дорога строилась 55 раз.

Немаловажное значение для улучшения работы дороги имели меры командования по поощрению работников дороги за хорошую работу. Так, Военный совет фронта в целях поощрения работников, отличившихся при перевозке грузов в Ленинград, с 12 января 1942 г. ввел выдачу водителям автомашин денежных вознаграждений. За каждую тонну груза, перевезенную сверх плана, водителям автомашин ГАЗ-АА выдавалось 5 руб., водителям автомашин ЗИС-5 — 4—5 руб., водителям автомашин ЯГ — 3 руб. и, кроме того, по 100 г хлеба и спецпаек. Деньги выдавались ежедекадно, а натуральные премии — ежедневно, по предъявлению накладной о доставке грузов. С 20 марта 1942 г. в связи с изменением пунктов отправки грузов и сокращением протяженности рейсов система премирования была изменена.

Эти машины спасали жизнь ленинградцев



ГАЗ - АА – «Полуторка»



ЯГ – 6



ЗИС-5 – «трёхтонка»

Усилиями всего личного состава ледовой дороги нормальное движение на ней поддерживалось вплоть до 6 апреля. В связи с плохим состоянием льда начальник тыла Ленинградского фронта Ф. Н. Лагунов и командование Военно-автомобильной дороги решили перевозку грузов и населения по льду Ладожского озера прекратить с 24 часов 12 апреля 1942 г. Однако прибывший на дорогу член Военного совета фронта Н. В. Соловьев не согласился с таким решением, так как считал, что перевозки по льду настолько важны для Ленинграда, что надо пойти на риск. «Дорога работает, — сообщал он А. А. Жданову 12 апреля, — и будет работать, по-моему, до 20 апреля. Прекращение работы дороги может быть решено по обстановке, когда проезд с грузом невозможен. Вчера вечером и сегодня утром лично проезжал по Ладожскому озеру, никаких опасностей в работе дороги по льду не нахожу. Вчера ехал 2 часа, сегодня — 1,5 часа». И ледовая дорога продолжала действовать. Правда, лед с все больше приобретал непрочную игольчатую структуру, стали все более частыми провалы автомашин. В связи с этим пришлось снимать с перевозок наиболее тяжелые машины и уменьшать количество перевозимых грузов.

Наконец, наступил день, когда дальнейшая работа ледовой дороги стала угрожать большими потерями. 20 апреля 1942 г. специальная комиссия в составе заместителя начальника ВАД и начальника ледового участка М. А. Нефедова (председатель), заместителя начальника ВАД И. А. Лапшина, заместителя начальника ледового участка А. И. Кальницкого, командира 64-го ОДЭБ А. С. Мажаева и гидролога дорожного отделения ледового участка Н. Т. Черниговского произвела осмотр дороги для определения возможности ее дальнейшей эксплуатации. Комиссия установила, что лед прибрежной полосы западного берега на протяжении от одного до двух километров легко разрушался при самой незначительной нагрузке и что за последние два дня произошло около 90 провалов автомашин задними и передними колесами. Ввиду



возможности провала и массовой гибели машин на ряде участков 1—2-го, 4—5-го, 7—9-го километроов комиссия пришла к заключению о необходимости прекратить грузовые перевозки по ледовой дороге 20 апреля 1942 г.

В этот же день, 20 апреля, приказом по войскам Ленинградского фронта движение автотранспорта через Ладожское озеро было закрыто с 12 часов 21 апреля. После

этого срока как исключение разрешалось следование одиночных легковых машин и

людей по разовым пропускам.

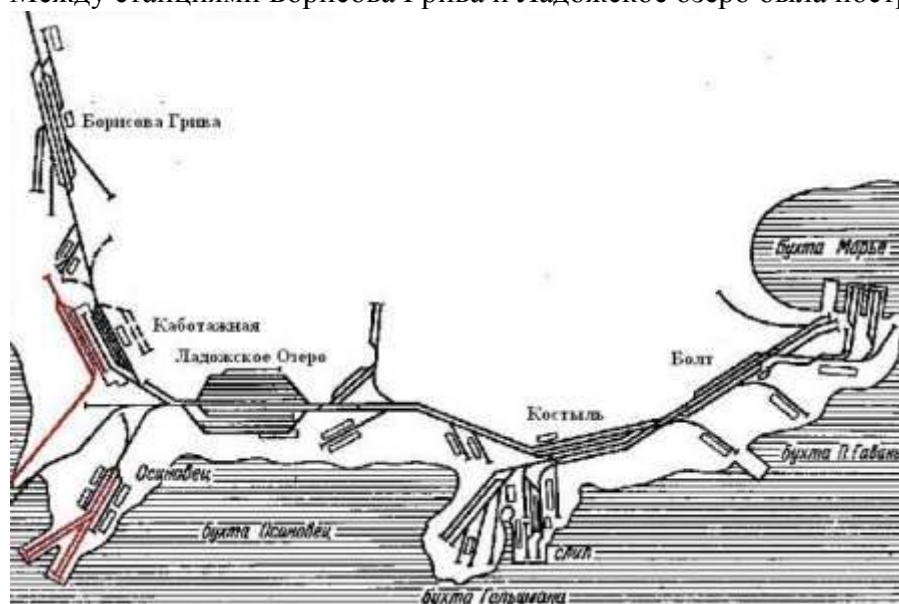
24 апреля был последним днем работы ледовой дороги. В связи с резким ухудшением состояния льда, участившимися случаями провала автомашин, прогибанием льда даже под тяжестью человека, образованием больших озер у берегов дальнейшая эксплуатация ледовых путей стала невозможна. Поэтому приказом командования Военно-автомобильной дороги с 16 часов 24 апреля движение всех видов транспорта, а также пешеходное движение по льду было прекращено. Начальник дороги приказал командирам 22-го и 64-го ОДЭБ к 12 часам 25 апреля снять с ледовых дорог службу регулирования, связь и все дорожное имущество. Застрявшие на льду тракторы и автомашины разрешалось разобрать и доставить на берег по частям.



Впереди была навигация весны – лета – осени 1942 года.

ПРИЛОЖЕНИЕ

По железной дороге с Финляндского вокзала людей везли не до станции Ладожское озеро, которая сейчас имеет мемориальный статус. И не до станции Борисова Грива. К началу 1942 года в районе станций Борисова Грива и Ладожское Озеро был построен железнодорожный узел. Между станциями Борисова Грива и Ладожское озеро была построена станция Каботажная, а



рядом с ней – эвакуопункт «Борисова Грива». Там же проходила посадка на машины для переезда через замерзшую Ладогу. Сегодня путь на электропоезде от Санкт-Петербурга до Борисовой Гривы занимает чуть больше часа. Те блокадные поезда преодолевали этот путь за тридцать один час, и при этом случались большие задержки в пути. Перед посадкой в поезд эвакуируемые получали по своим карточкам хлеб на сутки вперед, но если опоздание поезда в конечный пункт

составляло более полутора суток, то по прибытию в эвакуопункт людей кормили горячим обедом. Тихая платформа «44 км», окруженная со всех сторон лесом, ничем не напоминает нам о том, что именно на месте в годы войны находилась станция Каботажная с эвакуопунктом. Подъехать к платформе на машине сейчас невозможно.

Литвинов М.Г.

Военно – автомобильная дорога № 102



Санкт-Петербург
2016 год

