

ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН СОЕДИНЯЙТЕСЬ!

СМЕРТЬ НЕМЕЦКИМ ОККУПАНТАМ!

ИТОГИ РАБОТЫ ОСНОВНОЙ
МАГИСТРАЛИ
ЛЕНИНГРАД - МОСКВА.

ВАД - 101

1941 - 1942 г.г.

СТРОИТЕЛЬСТВО ВАД 101

1941 - 1942 г.

25

СТРОИТЕЛЬСТВО ЛЕДЯНОЙ ДОРОГИ.

а) Подготовка к строительству.

Приказом по тылу № 164 от 13.11.41 года руководителем работ назначен Военинженер 3 ранга т. ЯКУВОВСКИЙ.

План дороги и схема размещения перевалочных баз были утверждены Начальником тыла Ленфронта Генерал-Маиором Интендантской службы т. ЛАГУНОВЫМ 18.11.41 года и предусматривал прокладку трасс по льду.

- 1) Коккореево, банка Астречье, О.Зеленец, Кобона, с ответвлением на ст. Лаврово - 40 км.
- 2) Дорога маяк Осиновец-Коккореево -7 км.
- 3) Маяк Осиновец-банка железница, маяк Кареджи-17,5 км.
- 4) Вагановский спуск, банка Железница, маяк Кареджи-18 км.

По этим направлениям были произведены изыскания и трассировка, произведены промеры толщины льда, организованы метеорологические наблюдения и систематическое наблюдение за режимом льда. Изыскательские работы производились инженерами дорожно-строительного отдела с привлечением командиров 88 ОМСБ. Первую прокладку трассы командиры 88 ОМСБ произвели от деревни Коккореево до д. Кобона с заходом на острова Зеленец при толщине льда, местами в 4 см. К 17.11 были составлены график температур и толщины льда, а также продольный профиль ледяных дорожкой протяжение на 85 км.

Для производства наблюдения за толщиной и подвижкой льда были установлены посты наблюдения на банке Железница, маяк Кареджи Лаврово, О.Зеленец. Заготавливались веши для обозначения трассы.

б) Начало и ход работ по строительству.

Постройка началась с прокладки трассы Коккореево, банка Астречье, О.Зеленец, Кобона протяжением в 30км. 20.11.41 года и закончена 22.11.41 года, оборудована ограждениями из полукозлов и мостами через трещины на льду. Дорога была открыта для движения конного и автотранспорта. Первый рейс конного транспорта; 41 подвода был совершен 23.11.41 года перевезено 19,5 тонн муки. Первый рейс автомашин 1,5 тон. совершен 2.12.41 года, было перевезено около 20 тонн груза. Раньше машины не были пущены из-за оттепели. 28,30,11 и образования опасных трещин.

в) Что было сделано по строительству?

Кроме указанной трассы построены или приспособлены для автодвижения:

- 1) Дорога Осиновец-Коккореево с расчисткой на берегу у пристани Осиновец дорога от камней (силами 14 БОСС) - 7 км. начато 17.12.41 года окончена 20.12.41 г.
- 2) Вагановский спуск -Кобона -38 км. начато 15.12 окончено 20.12.41 года.
- 3) Ириновский спуск, Обновная трассы-3,5 км. начато 17.12 кончено 21.12.41 года.
- 4) произведены изыскания дорог:
 - а) Вагановский камнедробильный завод, дорога Осиновец, Ваганово 21 км. 4-5.12.
 - б) Коккореево-Ириновка 9,5 км. 6-7.12.
 - в) Ваганово, дорога Коккореево, Ириновка 2,4 км. 7-8.12.41.

г/Подъездные пути к ж.д.дор. платформам и тупикам мыса Осиновец и ст. Ладожское Озеро.

д/Мыс Осиновец, Ваганово по лесной дороге 8 км. 10-11.

5/Очищены от снега для прохода автотранспорта, дороги Иринька Кокорево-9,5 км. 12.12.41г и мыс Осиновец-Ваганово по лесной дороге с вырубкой кустарника на 5 км.

6/Построены дороги: у Вагановского спуска и ст. Ладожское Озеро с устройством съездов на лед 1,5 км. 12.12.41г

7/Построены деревянные мосты длиной 18 п.м в д. Кабона через канал 21-26.12.

8/Построены ж.д.дор. платформы у маяка Осиновец 80 п.м и у ст. Ладожское Озеро 150 п.м

9/Сделаны шлагбаумы на КП-4 штуки.

г/Изменение трасс.

За период существования ледяной дороги, трасса ее перемещалась 3 раза, проходит в настоящее время к концу января 1942г, по 4-й трассе. Отдельные участки перемещались чаще, например: уч-к банка Астречье, Железница-6 раз, участок Белевец-Кабона -12 раз. Все время работы дороги имелось - двухстороннее движение, по отдельным ниткам ширина каждого направления-6,8 м. на отдельных участках до 10м. и до 4-5 м. /после заноса/.

На 12-19 км. дорога извилиста вследствие устройства обходов воронок от бомбежки 19.12.41г.

Через трещины было построено мостков около 50 шт., большая часть их снята вследствие омерзания трещин. Через устойчивые трещины на 9 км. и 27 км. уложены постоянные мосты. Подвижка льда в начале строительства прерывала движение лишь автотранспорта, с 30.11 по 2.12.41г. В последующее время ни трещины, появляющиеся в большом количестве, ни воздействия противника - не прерывали движения. Вследствие мятели и заносов движение не затруднялось, но немедленная расчистка позволяла держать дорогу все время проезжей, лишь на Лавровском ветке с 11 по 12.2.42г было прервано движение на порожняковом направлении, вследствие сильной пурги.

д/Люди и части строившие дорогу.

1. Руководство постройкой дороги осуществлялось Управлением ледяного участка. Начальником дороги с 19 ноября являлся Военник. 1 ранга т. Моначов и непосредственным руководителем строительными работами еще с 18.11.41г. приказом по тылу № 164 был назначен Военник. 1 ранга т. Якубовский.

С назначением начальником дороги т. Моначова, т. Якубовский был назначен начальником дорожно-строит. отделения Управления дороги, которое состояло из нач.-ка пом. по строительству инж. Зр. Велильникова, пом. по механизации т. Кумин, пом. по береговому строит.-ву Военник. 3 ранга Векнер, гидролога т. Черниговского и метеоролога т. Горновского.

Изнанательские работы были произведены ком. составом 88 ОМСВ, 165 ОСВ и 57 ОДСВ.

9.12.41г Тов. Моначов был снят с работы начальника дороги 28.12.41г. распоряжением чл. Военного Совета т. Соловьева снят с работы начальник строит. отделения Военник. 3 ранга т. Якубовский, возвратившийся в Авто-дорожный отдеп. 1 ним убили без санкции нового начальника дороги капитана 2 ранга и остальные работники строи-

В строительном отделении остались лишь гидролог и метеоролог. Приказом по ледян.уч-ку начальником строит.отделения был назначен капитан Коробков, который без помощников используя инженерные силы, командный и рядовой состав приданных частей - успешно справлялся с работой за что и получил благодарность в приказе по ледян.участку. 20 января т. Коробков был стозван в Автодорожный отдел и начальником строит.отд. был назначен т. Кальницкий. Строительного отделения по существу / к этому времени уже не существовало и руковод тво строительными и ремонтными работами осуществлялось единолично начальником дороги капитаном 2-ранга т. Нефедовым и назначенным с 7.2.42г. на должность заместителя по строительству т. Кальницким.

е/Части, участвовавшие в строительстве дороги.

64 ДЭП, 88 ОМСБ, 165 ООБ №1 и 14 ОБОСС и 57 ОДСБ.

Для поддержания в проезжем состоянии дороги силами 64 ДЭП была организована дорожно-комендантская служба и распределены путевые подразделения по участкам. Отдельный участок был поручен 165 ООБ. В разное время ответственными за отдельные участки были 22 ДЭП и 2 ДКР 1 ДЭП.

ж/На дороге организованы служба регулирования, дорожно-комендантская, связь, сан.служба и оборона /согласно схем и краткого описания см.ниже/.

з/15.2 приступлено к строительству новой трассы Осиновецкая - Кареджи, срок окончания 18.2.42г. Для строительства выделены 88 ОМСБ и 1 ДЭП -/см. доклад о произведенных изысканиях/.

и/Строительство дороги и эксплуатация ее производилась в напряженной обстановке, при необходимости как можно скорее пустить в эксплуатацию, под непрерывном воздействием противника, при неопытном составе бойцов, сильные морозы и мятечи требовали большего напряжения руководства и людей, работающих на трассе.

и/Со всеми трудностями люди справлялись и обеспечивали непрерывный проезд.

34

КРАТКИЙ ОБЗОР

=====

организации обороны ледяной дороги.

=====

Оборона единственного пути в кольце блокады, по которому подвозилось питание и боеприпасы Ленинграду и фронту была организована сообразно стратегическим и природным условиям в которых он пролегал.

В истории военного искусства не найдется аналогичных примеров обороны на льду в таких условиях и на таком протяжении.

Противник занимает южное побережье Шлиссельбургской губы Ладожского озера и г. Шлиссельбург, справа от него части 8 армии, слева 54 армии с которыми поддерживается пешая связь.

Состояние льда допускало возможность проникновения противника к ледяной дороге и таким образом перерезать основную артерию питающую Ленинград и Ленфронт и связывающую героический город с внешним миром. Используя естественную опорную точку среди Шлиссельбургской губы - О-ва Зеленцы, оборона следовательно должна была предотвратить возможность неожиданного нападения отдельных групп противника и диверсионных групп на дорогу, осуществление непрерывной разведки у переднего края обороны и связь с соседями. Учитывая это линия обороны пролегла с выступающего в губу мыса Сосновец дающего хорошую обзорность во все стороны через опорную точку /О-ва Зеленцы/ и к частям 54 армии.

Для предотвращения больших потерь от воздушного воздействия противника необходимо было прикрывать многослойным огнем всю трассу и прибрежные районы обслуживавшие дорогу, являвшимися узловыми пунктами магистрали. Вдоль всей трассы были расставлены зенитные орудия на задачу которых входило также, в случае необходимости, поражение наземных целей.

Условия плохой видимости днем в зиму 1941-42г.г. и работы в ночных условиях явно способствовали сокрытию от воздушного наблюдения объектов обороны. Однако езда на автомашинах при свете фар - вызванная необходимостью и недостаточное применение маскировочных средств и правил, позволили противнику обнаружить наши действия. В задачу маскировочной службы, в этих условиях входило раздвоить внимание противника, ориентировать его на ложные сооружения и применять маскировочные мероприятия под фон местности.

Таким образом в задачу обороны входило:

а/Предотвратить внезапное попадание противника на ледяную дорогу.

б/Не допустить проникновения к автодороге диверсионных групп противника.

в/Воспрепятствовать воздушному налету вражеских самолетов на авто и пешие колонны.

35

Эти мероприятия осуществлялись в первоначальный период существования ледяной дороги:

а/Отдельным стрелковым батальоном охраны, усиленным ротой бронемашин /10 ма/и 2/371 ГАВ 8 армии обр.1927г. и 4-мя орудиями обр. 1902/30г. из состава 115 СД.

б/64-м Дорожно-эксплуатационным полком.

в/Частью сил привлекаемой для общей системы обороны от 54, 8 и 23 армии.

г/21 и 22 ОЗАД.

Осуществление обороны на льду в течение продолжительного времени в условиях суровой непогоды зимы 1941-42г. потребовало от участников обороны ледяной дороги большой выносливости и сноровки в организации своего быта в боевых условиях. Оборонительные сооружения должны были быть не только хорошо противостоящими воздействию противника, но и создавать условия дающие возможность длительного пребывания на льду.

Для этого 8 УВПС были разработаны специальные конструкции и самим составом обороняющихся применен целый ряд подвижных и неподвижных точек, создававших возможность наиболее эффективной обороны.

Организация обороны осуществлялась в первоначальный период жизни ледяной дороги и продолжалась до 1.1.42г. через Управление ВАД-101-Ледяной участок, впоследствии она была осуществляема 1-м отдельным стрелковым полком охраны.

План обороны ледяной дороги через Ладожское Озеро утвержден Зам.Ком. войсками Ленфронта начальником Тыла генерал-майором т.Лагуновым; Военным комиссаром - бригадным комиссаром т.Жмакиным 22.11.1941г.

36

ОБОРОНА ЛЕДЯНОЙ ДОРОГИ.
=====

1/План обороны, ледяной дороги через Ладожское озеро утвержден Зам. Ком. войсками Ленфронта, нач. ком. тыла генерал-майором инт. сл. Лагуновым, Военным комиссаром-бриг. комиссаром Жмакиным 22 Ноября 1941г.

1. Задачи обороны:

а/Предотвратить внезапное попадание противника на авто-тракт. ледяную дорогу.

б/Недопустить проникновения к автодороге диверсионных групп противника.

в/Воспрепятствовать воздушному налету вражеских самолетов на авто и пешие колонны.

2. Силы и средства обороны.

а/Отд. стрелков. батальон охраны, усиленный ротой бронемашин /10 ма/ и 2/371 ГАП/8 ар. обр. 27г и 4 орудия обр. 1902/30г. из состава 115 СД.

б/64 ДЭП.

в/Часть сил, привлекаемая для общей системы обороны от 54, 8 и 23 армии.

г/21 и 25 ОЗАД.

3. Ответственные соединения и части за отдельные участки обороны.

Согласно схеме.

Отдельный стрелк. батальон охраны обороняет участок-Мыс Сосновец, О. Зеленец, Мыс Заячий.

4. Распределение сил и задачи обороны.

а/8 и 54а организуют круглосуточ. дежурство лыжников по маршрутам: для 8а мыс Маяцкий носок в направл. маяк Бугровский до координата 5097 и для 54а- Маяк Бугровский в направл. Маяцкий Носок до координата 5097.

б/Побережье от Морье до Маяцкий Носок обороняет 4-я отд. Мор. бригада.

в/Отд. Стрелк. батальон обороняет участок, как указано на схеме, имея ударную группу в районе Коккореево усиленную бронемашинами. 2/371 ГАП поддерживает 6-ю имея 4 батареи на мыс Сосновец; 6-ю на О-вах Зеленец и 5 в р-не южнее поселка /южнее Коккореево/. Районы стр. взводов оборудованы окопами из снега и усилены броневыми точками и дерево-ледяными укреплениями согл. схеме.

г/Все части подчиненные Управл. ВАД-101 и расположенные в районе Осиновец, Ваганово, Коккореево имеют планы обороны, землянки и щели.

На случай ВД -для гарн. Коккореево имеется инструкция, такая-же инструкция разработана каждой частью.

д/Разведка круглосуточная в направл. противника и патрулирования вдоль фронта до 54а.

е/Организация ПВО и ответственность за прикрытие трассы с воздуха планом обороны возложены на генерал-майора Прохорова.

Ответственность за организацию наземной обороны - на начальника дороги.

5. С прибытием полка охраны с 15.1.42г. стр.б-н поступил в распоряжение полка охраны, который в свою очередь в оперативном отношении был подчинен 8а и задачу на оборону получил от команд. 8а.

6. В обороне произведены большие изменения:

1. Занят батальоном рубеж от Маяцкии Носок до Маяка Бугровского.

2. Силы полка сосредоточ. на берегу в р-не мыс Сосновец.

3. Рубеж от мыса Сосновец до о. Зеленец никем не занят, но изменения в утвержденном плане обороны Управлением участка получено не было.

7. В состав Управления включен инженер-маскировщик проводивший и осуществлявший мероприятия по маскировке объектов дороги и обороны через начальников частей и учреждений расположенных в районе участка от имени начальника ледяного участка.

42

С В Е Д Е Н И Я

о работе обогревательных пунктов с 1.12.41 г. по отчетный
период / по месяцам и людям/

Наименование пунктов и его расположение.	Месяц	Кол-во работы пункта в днях.	Среднее кол-во обслуж. в день.	Всего прошло в М-ц.	Приме- чание.
Вагановский спуск, палат-	Декабрь	20	2800	56000	
на 7-и км., палатка 12-и	ЯНВАРЬ	29	2900	84100	
км., палатка 20-и км.	Февраль	26	3100	80600	
	Март	14	2200	30900	
Итого		89	11000	251600	

СВЕДЕНИЯ

о работе питательных пунктов в 64 ОДЭБ за период
с 25 ноября 1941 г. по 19 апреля 1942 г.

№-№ п/п	Наименование и расположение питатель- ных пунктов.	Кол-во /факт/ работы пункта в днях.	Всего прош- ло че- ловек	Среднее кол-во обслужено в день /факт. дни рабо- ты./	Примечан
------------	--	---	-----------------------------------	--	----------

Ноябрь м-ц

=====

1.	1-я ДКР-Лес-Спуск Вага- ново.	6	11450	1908	
2.	2-я ДКР-О-в Зеленец	6	5442	907	
3.	3-я ДКР-Кобона	6	6953	1159	
Итого		6	23845	3974	

Декабрь м-ц

=====

1.	1-я ДКР-Лес Спуск Вага- ново.	31	59443	1917	
2.	2-я ДКР-О-в Зеленец и Войбокало	31	5885	190	
3.	3-я ДУР-Кобона	31	76714	2474	
Итого		31	142082	4581	

Январь м-ц 1942 г.

=====

1.	1-я ДКР-Лес Спуск Вага- ново.	11	2700	245	
2.	2-я ДКР-Войбокало	9	3300	367	
3.	3-я ДКР-Кобона	14	34036	2431	
Итого			40036	3043	

	Всего прошло	Оказ. мед. помощь	Снято с пути Б.	Прошил. обморож.
Ноябрь		727	552	
Декабрь	99065ч	4876	808	6670
Январь	17019ч	3752	233	4400
Февраль				
М а р т				

Движение ран. и больн. по месяцам.

	Ноябрь	Декабрь	Январь	Февраль	Март
Раненых	205	164	40		
Обморож.	341	699	330		
Утоплен.	8	94	49		
Пр. больн.	169	3265	3309		
Умерших.	4	163	24		

Эвакуирова-
но раненых из Л-града с 8.1.42г. по 1.2.42г. - 3600ч.

Т А Б Л И Ц А

вражеского огневого воздействия на ледяную дорогу
ВАД ЛЕНФРОНТА.

Числа жеского м-ца воздейст.	Вид вра-жеского воздейст.	Какой кило-метр.	Количество во снаряд.	Время обстрела.	Причиненный ущерб.
<u>ДЕКАБРЬ 1941 года.</u>					
19	Бомбомет.	15-19	?	-	Н е т.
24	"	20 км.	?	-	Н е т.
25	"	15-20	?	-	Н е т.
28	"	Ваг.сп.	6 Ю-88	14:00	Убито 25 чел. и 30 ранено.
29	"	10 км.	3 Ю-88	13:00	Сгорела автоцистерна.
<u>ЯНВАРЬ 1942г.</u>					
1	Пул.обстр. бомбомет.	с1-12км.	3 М-89	-	Н е т.
2	"	1-20км.	30 М-89	-	Н е т.
8	"	с1-30км.	до 30 М-89 и Ю-88	-	Н е т.
10	Пул.обстр.	?	-	18.00	Н е т.
12	Пул.обстр. и бомбомет.	20км.	-	14.00	Ранен один человек.
20	Пул.обстр. арт.обстр.	9 "	6	12.00-14.00	Н е т.
21	Арт.обстр.	11 "	11	12:00-13:30	Н е т.
22	"	9 "	8	12:00-13:30	Н е т.
26	"	8-9км.	15	13:15-15:00	Н е т.
27	"	8-9 "	12	12.00-14.00	Н е т.
<u>ФЕВРАЛЬ 1942г.</u>					
8	Арт.обстр.	9 км.	8	-	Н е т.
10	"	6-9 "	9	-	Повреждена осколками 1 а/м.
16	"	9 "	4	-	Н е т.
21	"	9 "	5	15:40	Н е т.
22	"	9 "	1	7:00	Н е т.
23	"	9 "	7	5:45	Н е т.
23	"	9 "	5	12:25	Н е т.
25	"	9 "	7	18:20	Н е т.
27	"	9 "	7	18:20	Н е т.
27	Пул.обстр.	10 "	-	6.00	Обстрелян тракт. с грейдером разбит радиатор.
28	Арт.обстр.	9 "	12	18.30	Н е т.
<u>МАРТ 1942г.</u>					
6	Арт.обстр.	9км.	7	10:35-11:15	Н е т.
6	"	9"	8	12:30-13:45	Н е т.
6	"	9 "	13	16:30-17:20	Н е т.
6	"	9 "	9	17:00-17:30	Н е т.
7	"	9 "	9	22:50-23:05	Повреждена телефон. линия.
7	"	9 "	12	23:00-23:30	Н е т.
8	"	9 "	15	23:05-23:30	Н е т.
9	"	9 "	4	11:25-11:30	Н е т.
12	"	9 "	6	10:30-11:10	Н е т.
12	"	9 "	13	13:40-14:30	Н е т.
15	"	9 "	8	17:45-18:00	Н е т.
17	"	9 "	24	18.45-20.00	Н е т.
18	"	7 "	6	-	1 ранен, 1 машина поврежд.

18	Арт.Обстр.	8 км.	6	18:05-18:30	Н е т:
19	-"-	9 "	10	12:00-12:40	Н е т:
19	-"-	9 "	4	14:10-14:30	Н е т:
25	-"-	7-8 "	20	15:30-16:40	Поврежд: тел. линия.
26	-"-	7 "	20	9:30-10:00	Н е т:
26	-"-	7-8 "	20	14:10-14:40	Н е т:
28	-"-	8 "	18	14:10-14:45	Н е т:
28	-"-	7-8 "	8	11.55.-12.10	Н е т.

АПРЕЛЬ 1942 г.

1	Арт.Обстр.	11 км.	8	9:30-9.55	Н е т:
1	-"-	9 "	12	14.55-15:30	Н е т:
1	-"-	9 "	13	17:30-18:30	Н е т:
3	-"-	9 "	29	18:05-19:05	Н е т:
4	-"-	8 "	10	12:20-12:45	Н е т:
6	-"-	9 "	7	12:15-12:35	Н е т:
6	-"-	9-10 "	27	14.25-15.30	Н е т.
9	-"-	9-10 "	38	16:50-17.50	2 чел.ранено 1 убит.
12	-"-	9-10 "	27	9:00-9.25	Жертв и повреждений нет.
12	-"-	9-10 "	27	13:30-14.00	-"-
12	Пул.обстр.	16-17"	-	17.00	1 убит 7 машин повреждено
	2 М-109				
13	Арт.Обстр.	9-10 "	10	9.35-9.50	Жертв нет.
13	-"-	9-10"	10	17-40-18.15	-"-
13	Пул.обстр.				
	2 М-109	11 "	-	12.00-и16.30	2 ранено 4 машины поврежд
14	-"-	8-15"	-	8.50-19.50	4 убито 15 ранено.
14	Арт.обстр.	9 км	22	14-25-14:45	Жертв нет.
14	-"-	9 "	15	18.10-19.50	-"-
15	Арт.обстр.	9 "	10	19.25-19.50	Жертв нет.
16	Пул.обстр.	9 "	-	8.00-14.00	-"-
	2М -109				
17	Пул.обстр.	0-5 "	-	17.00	2 ранено.
	1 М-109				
18	Пул.обстр.	0-10"	-	19.00	3 ранено.
	2 М-109				
Сбит 1 М-109 огнем зенитно-пулеметной точки КБФ на 7 километре.					
19	Арт.обстр.	9км.	27	9.30-10.00	Жертв нет.
19	-"-	9 "	17	15:50-16:15	-"-
19	-"-	9 "	21	16.25-17.10	-"-

72.

Приказ Военного Совета Ленинградского фронта о строительстве Ледяной дороги через Ладожское озеро и организованного подвоза продуктов питания и боеприпасов Ленинграду и Ленинградскому фронту — выполнено.

Опыт эксплуатации ледяной дороги и ее строительства наглядно утверждает ; что "нет таких крепостей, которые не смогли бы взять большевики".

Вдохновленные обращением к работникам Ледяной дороги, вождя Ленинградских трудящихся А. А. ЖДАНОВА большевики, поставленные на работу по обе стороны всем необходимым г. Ленинграда и Ленфронта покорили суровые силы природы и заставили ее работать на себя. Ленинград был, есть и будет неприступной крепостью для оголтелого фашистского зверья и под ее стенами найдет он себе могилу.

Расчеты подлых врагов провалились ; им не удалось задуть в конце блокады г. Ленинград и его героических защитников и не удастся никогда!

За время существования Ледяной дороги перевезено грузов в Западном направлении около 350 тысяч тонн. Считая работу ледяной дороги с 22 ноября по 20 апреля, т. е. 150 дней, в среднем за сутки в одном направлении, без обратных грузов перевозилось 2333 тонны.