

Газета в газете — о ветеранах



КРАСНАЯ ГВОЗДИКА

Выпуск девяносто шестой



А.В. Молчанов



М.И. Яблонцева и В. И. Рогова

У этой Дороги не будет конца

21 – 22 ноября 1941 года был мороз, какого еще не знала Россия в ноябрьские дни. И это было спасением. В эти дни спустились на ладожский лёд первые машины. Они шли в Кобону за хлебом для Ленинграда. Ледовая трасса начала действовать, смерть стала отступать. Появилась надежда – выживем! Спасем город!

21 ноября 2009 года к Вагановскому спуску с утра потянулись автобусы. Утренний дождик начал стихать. Тепло, тихо. Ветераны удивляются – какой климатический контраст с промежутком в 68 лет!

У «Разорванного кольца» уже собрался народ – ребята почти из всех школ Всеволожского района, их учителя, родители, бабушки и дедушки и самые дорогие наши гости – участники битвы за жизнь Ленинграда.

Перед «Разорванным кольцом» на шоссе – полуторки и мотоцикл 40-х годов, военные – реальная картина ледовой трассы. Каждый год её организует А. М. Лысенков.

Начинается торжественный митинг. Выступают участники ледовой трассы: регулировщица Вера Ивановна Рогова; Мария Ивановна Яблонцева (ей было 18 лет, когда работала она кондуктором на поездах Дороги жизни); генерал-майор пограничных войск Виктор Николаевич Харичев; заместитель главы районной администрации Елена Павловна Машкова; поэты Анатолий Владимирович Молчанов и Альберт Георгиевич Яськов; председатель Всеволожского Совета ветеранов Анатолий Александрович Калашников.

Цветы и венки, и кусочки «блокадного хлеба», испечённого по военному рецепту, возлагаются на плиту памяти у «Разорванного кольца». Минута молчания. Звучит Гимн России и троекратный воинский салют.

Автобусы с ветеранами направляются в Дом культуры в Рахью. Здесь уже

расставлены столы, традиционная каша и фронтовые 100 граммов.

День заканчивается замечательным концертом военного оркестра МВД Северо-Западного региона. Уже почти в полной темноте автобусы возвращаются во Всеволожск по известной всему миру Дороге жизни, о которой так сказал поэт А. В. Молчанов, Почетный житель Всеволожского района:

«Она – как легенда, как песня, как знамя.

У этой дороги не будет конца –

Она навсегда пролегла через память,

Навеки прошла через наши сердца.»

Татьяна ЗАХАРОВА
Фото автора



8 сентября 1941 года немецкие войска захватили Шлиссельбург, перерезав последнюю сухопутную связь Ленинграда со страной. Но территория Всеволожского района, юго-западное и юго-восточное побережье Ладожского озера, оставались в руках советских войск.

Здесь и проходила Дорога жизни, которая помогла городу сохранить связь с Большой землей и выдержать осаду, длившуюся 900 дней. Только за период летней навигации 1941 года в осажденный город было доставлено 60 тысяч тонн различных грузов, в том числе 45 тысяч тонн продовольствия.

Ледовой трассе – 68 лет!

Но этого было недостаточно даже при урезанных нормах продовольственного пайка. Нужны были боеприпасы и медикаменты. Продолжалась эвакуация раненых бойцов и жителей города. Авиация не могла решить всех задач. Приближающаяся осень вот-вот должна была закрыть и водный путь. На очередь встал вопрос о трассе по льду Ладоги. Задача эта считалась сверхтяжелой и трудновыполнимой. 30-километровый отрезок трассы по льду Ладоги – самого большого и глубокого озера в Европе – не имеет аналогов в мире и precedентов в военной истории. Ледовые переправы протяженностью в несколько сотен метров были. Там специально наращивался лед и настилались шпалы.

Подобный опыт чаще был неудачным. В 1939 – 1940 годах шведы не сумели проложить ледовую автомобильную дорогу через Ботнический залив, чтобы организовать снабжение финской армии.

Здесь же речь шла о 30 километрах ледовой трассы. И надо было учитывать капризность и малоизученность ладожского льда с частыми непредсказуемыми трещинами, резкие колебания уровня воды в озере, особенно в его южной части, торосы и промоины. По расчетам, одиночный трехтонный грузовик мог пройти по льду толщиной от 150 миллиметров. Для тысяч машин требовался лёд не менее 200 миллиметров на протяжении всей трассы.

Ледостав благодаря ранней холодной осени начался 15 ноября. 17 ноября ледовое покрытие достигло всего 100 миллиметров. Провели аэрофотосъемку озера и выслали разведотряд из 30 бойцов дорожного батальона и двух местных рыбаков, знавших непокорный нрав Ладоги, под командой опытного дорожника вентехника 2 ранга Л. Н. Соколова по маршруту Коккореве – Зеленцы – Кобона. Экипировка разведчиков: маскхалаты, личное оружие, гранаты, недельный запас сухарей, подбитая шипами обувь, специальные посохи с острыми железными наконечниками. В легких санях везли запас вешек для обозначения будущей трассы, пещи для пробивки льда, топоры, веревки, спасательные круги. Спустя годы бывший комсорг 136-го отдельного мотостроительного батальона В. И. Рогова (Милова) вспоминала о разведчиках Соколова: «К середине дня показались очертания берега, едва заметный силуэт кобонской церкви. Кобона жила почти мирной жизнью. Никто здесь и не предполагал, что через несколько дней их село станет историческим местом, откуда поведет свое начало Дорога жизни».

К 19 ноября температура воздуха на Ладоге понизилась до -12 градусов. Член военного совета Ленинградского фронта А. А. Жданов подписал приказ №00172 «Об организации автотранспортной дороги через Ладожское озеро» по направлению: мыс Осинец – острова Зеленцы – Кобона с разветвлением к селу Лаврово. Гужевой транспорт, трактора и автомобили ждали сигнала. За неделю были сформированы 10 автомобильных батальонов. На Ладогу были направлены подразделения 27-го автомобильного полка Ленфронта, переименованного в 17-ю отдельную автотранспортную бригаду (командир подполковник Биберган, комиссар Ланцет).

Свои транспортные подразделения направили на Ладогу КБФ и погранвойска. На ледовой дороге было сосредоточено около 4000 автомобилей. Срочно направлены мостостроительные, автодорожные подразделения, зенитные войска, связь, медики, гражданские формирования. **Командовал ледовой дорогой начальник автодорожного управления Лен-**

фронта военный инженер I ранга Монахов.

В полной готовности ждали нужного момента летчики и зенитчики, регулировщики и дорожники, медики и связисты, рейдеристы и складские рабочие. Специальные команды очищали лед от торосов, устраивали спуски с берега, ограждали опасные места. Голодные, промерзшие до костей, падавшие в обмороки от истощения и усталости специалисты-ремонтники отремонтировали 18 тысяч машин. Часть машин из-за нехватки бензина перевели на твердое топливо – древесные чурки.

20 ноября морозы усилились. Толщина льда достигла 130 мм. В этот день с западного берега Ладожского озера у Вагановского спуска на лед сошел конный обоз и 2 легковых автомобиля. А вечером 22 ноября на лед Ладоги вступила первая колонна «ГАЗ-АА (60)» во главе с командиром 389-го автобатальона капитаном Порчуновым.

Вернулась колонна через сутки без потерь, доставив на западный берег 33 тонны ржаной муки.

Так 22 ноября 1941 года стал днем начала действия военно-автомобильной дороги по льду Ладожского озера, которая помогла Ленинграду выстоять в самый тяжелый период блокады, в зиму 1941–42 годов.

Это было спасение. 25 декабря нормы ежедневной выдачи хлеба населению Ленинграда были увеличены. Рабочие и инженерно-технические работники стали получать по 350 граммов хлеба, служащие и иждивенцы – по 200. Все, кто работал на ледовой дороге, понимали, что каждая тонна хлеба, военного груза – это спасение Ленинграда, это удар по врагу.

Оборону Ладоги осуществляли: 4-я морская бригада, 284 стрелковый полк, 1-я дивизия НКВД, подразделения 23-й армии. Здесь же, на льду, несли службу зенитчики. Наши истребители защищали небо над Ладогой. Алексей Севастьянов совершил первый и последний свой ночной таран 23 апреля 1942 года. Бойцы-дорожники, регулировщики, медики сутками дежурили в продуваемых ветрами палатках.

Но главными героями на ледовой трассе были все же водители. Смертельно усталые, они работали на перевозках по несколько суток кряду под бомбежками, тонули и горели вместе с машинами. Не считали примеров их мужества. Не забыть имен: Максим Твердохлеб, израненный, на разбитой машине сумел прорваться и довезти к Новому году мандарины ленинградским детям; Филипп Сапожников разогрел замерзший мотор, облив бензином рукавицы, поджег их, его руки превратились в сплошной волдырь; 140 суток, почти непрерывно провел за рулем Михаил Стасюк. Не перечислять имен героев, работавших и воевавших на Ладоге только в первую блокадную зиму. Утопая в талой воде, шли машины к блокадному городу. Только 20 апреля 1942 года под лед провалилось 60 машин.

За пять зимних месяцев 1941–1942 года грузовики перевезли через Ладогу 360 тысяч тонн продовольствия, топлива и боеприпасов. Уже в марте 1942 года в блокадном городе увеличили хлебный паек до 400 граммов для рабочих, 300 – для служащих, 250 – для детей и иждивенцев.

За первую военную зиму было эвакуировано 514 тысяч ленинградцев и 35 тысяч раненых бойцов. Из Ленинграда вывозились станки и уникальное оборудование, остродефицитные материалы, в которых нуждалась оборонная промышленность страны. 24 апреля 1942 года первая ледовая дорога ВАД-1 перестала функционировать. Началась вторая водная навигация.

Татьяна ЗАХАРОВА