

Мои воспоминания о Дороге жизни.

Они находятся в школьном музее № 9

г. Тамбова

апрель 1985 г.

Была

передана по
радио в
начале
мая 1985 г.

"ДОРОГА ЖИЗНИ" - ДОРОГА МОЕЙ СУДЬБЫ

Жариков
Василий
Никитич

Потомок, знай, в суровые года,
Верны народу, долгу и Отчизне,
Через торосы Ладожского льда,
Отсюда мы вели Дорогу жизни,
Чтоб жизнь не умирала никогда!

Тысячи людей приезжают в город-герой Ленинград, чтобы прикоснуться сердцем к бессмертному подвигу великого города, ставшего символом стойкости, мужества, героизма. С огромным вниманием слушают они рассказы о Дороге жизни, проложенной сквозь зимнюю пургу и осенние шторма, вражеские обстрелы и бомбежки, холод и голод тружениками войны - водителями машин, ремонтниками, связистами, медсестрами, врачами, солдатами и офицерами. Усилиями этих людей, их потом и кровью пустынная и опасная дорога на Ладоге превратилась в мощную артерию, питающую город и фронт. Когда сегодня я иду по прямым и просторным проспектам Ленинграда, на которых шумит оживленная толпа, уютно светятся огоньки в окнах новых жилых домов, передо мной встают лица людей, которые я видел 43 года назад, - усталые, голодные, измученные, но прекрасные. Память вновь возвращает меня в лето 1941 г.

После окончания Киевского танко-технического училища 10 июня 1941 г. я был назначен в одну из танковых частей, расположенную в г. Пушкине, на должность заместителя командира танковой роты по технической части. С первых дней войны наша танковая часть была направлена в район Пулковских высот для обороны Ленинграда. В конце июля 1941 г. мы приняли первый бой с фашистскими войсками, которым не удалось продвинуться ближе к городу на нашем участке фронта до самого прорыва блокады.

С 30 августа 1941 г. связь Ленинграда с Большой землей прекратилась, фашисты беспощадно бомбили и обстреливали город, обреченный на голодную смерть.

Уже через 4 дня после начала блокады суда Северо-Западного речного пароходства под охраной кораблей Ладужской военной флотилии начали перевозить в малых количествах зерно и муку для города. Тяжел и сложен был путь грузов, направляемых в Ленинград: по железнодорожной станции Волховстрой, по реке Волхов от пристани Гостинополе до Новой Ладоги, где их перегружали с речных барж на озерные и корабли Ладужской военной флотилии и по озеру доставляли в бухту Осиновец, откуда по железной дороге - в Ленинград. Свирепые штормы, непрерывные бомбежки авиации противника затрудняли доставку грузов, каждый рейс требовал от людей стойкости и подлинного мужества.

Ранний приход зимы прекратил движение судов по озеру уже 15 ноября 1941 г. Доставка продовольствия полностью прекратилась, суточная порция хлеба была сокращена до 125 г. Началась массовая смертность жителей города, в отдельные дни она достигала 4-6 тысяч человек. Спасти город от голодной смерти могла только зимняя автомобильная дорога по льду Ладужского озера.

Первые конные повозки с западного берега двинулись по еще не окрепшему льду из поселка Кокарево в поселок Кабоны. Им предстояло преодолеть путь в 30-35 км под непрерывным огнем артиллерии Шлиссельбургской крепости. Тонкий лед не выдерживал тяжести, тонны продовольствия шли на дно, но все-таки несколько десятков тонн продовольствия было доставлено голодающим ленинградцам.

В двадцатых числах ноября по льду озера прошла первая легковая машина М-1, а затем вторая - ГАЗ-67.

22 ноября 1941 г. по Дороге жизни двинулась первая колонна машин ГАЗ-АА с бесценным грузом для жителей героического города. Они

шли на расстоянии 5-7 м друг от друга с открытыми дверцами: если тонкий лед проваливался, то шофер выскакивал из машины. Иногда это происходило так быстро, что водители не успевали выпрыгнуть и шли на дно вместе с грузовиками. 36-километровый путь колонна прошла в течение суток. Многие машины не вернулись на западный берег. Но несмотря на огромные трудности пути и потери, Ладожская военно-автомобильная дорога ВАД-102 регулярно пропускала транспорты с продовольствием для ленинградцев.

Во второй половине декабря 1941 г. усилились метели, снегопады, образовались заносы, что стало сдерживать движение машин. Всюду скапливались колонны до 100 и более грузовиков, которые подвергались жестокой бомбардировке авиации и постоянным артобстрелам из Шлиссельбурга. Чтобы расчистить заносы и освободить из ледяного плена машины, на дорогу вышло несколько тысяч людей с лопатами. 25 декабря 1941 г. по приказу начальника дороги ВАД-102 генерала Шилова расчистка трассы стала производиться тракторами СТЗ-ТАТИ-3, которые получили название "утюги". Первый трактор провалился под лед, а второй прошел весь путь, расчищая дорогу от снежных заносов. Большую роль в очистке дороги сыграла 8 I-я отдельная эвакуационно-тракторная рота, которая была сформирована в ноябре 1941 г. В роте было около 80 тракторов, с помощью которых расчищались ледяные трассы, прокладывались новые пути, осуществлялась буксировка застрявших и поврежденных машин, транспортировались грузы, эвакуировались люди из осажденного города. Важно было содержать тракторный парк в исправности, в постоянной технической готовности. В моем распоряжении находилась походная ремонтная мастерская на шасси ГАЗ-АА и бригада красноармейцев-ремонтников из 7 человек. Не хватало запчастей, приходилось доставать в прифронтовых МТС и на складах Ленинграда. Ни один трактор не должен был простаивать, т.к. каждый из них перевозил

в 10 раз больше грузов, чем автомобиль. Им не страшны были ни снежные заносы, ни ледяные торосы. Круглые сутки на ветру, морозе, под обстрелом и бомбежками мы производили заправку горючим, регулировку и ремонт агрегатов. От холода спасались возле печки-буржуйки, а от голода спасения не было. Я заболел дистрофией первой стадии и попал в лазарет, где находился более двух недель.

В середине февраля 1942 г. на ледовой дороге сложилась тяжелая обстановка: большое количество тракторов было использовано для доставки на передовую нового артиллерийского вооружения, а в это время начались сильные снегопады. Оставшиеся тракторы работали днем и ночью, водители не покидали их в течение нескольких суток, но образовавшиеся автомобильные пробки по-прежнему тормозили доставку грузов и служили отличной мишенью для вражеской авиации.

Командующий фронтом приказал собрать всех трактористов и направить в распоряжение нашей роты. Несколько раз в расположении роты был член военного совета фронта А.А. Жданов, начальник дороги генерал Шилов почти постоянно находился здесь.

Нашими тракторами по льду Ладожского озера было проложено около 200 км новых дорог, и все они содержались в полном порядке до 21 апреля 1942 г., когда лед начал таять и по нему стало невозможно передвигаться на машинах.

В последний раз автомашины отправились по тающему ладожскому льду 18 апреля 1942 г., чтобы доставить эвакуированных из Ленинграда жителей в пос. Кабоны для отправки в глубокий тыл. Вышли с западного берега Вагановского спуска, кое-где виднелись вмерзшие в лед вешки, затопленные наполовину водой. Казалось, что огромные чудовища плывут по необозримому морю, вокруг до горизонта простиралась водная гладь. Машины были подготовлены к движению в таких условиях: глушители и всасывающие трубы приподняты наверх, лопасти вентиляторов сняты, све-

чи и прерыватель-распределитель обмотаны изоляционной лентой. И все же многие машины выходили из строя, проваливались в воронки от снарядов.

К месту назначения прибыли через 5-6 часов. Встретили нас радушно: накормили досыта, полностью сменили обмундирование, белье и обувь. Задание командования было выполнено.

Этот день февраля 1942 г. я запомнил на всю жизнь. В одном из домов с. Кабоны, где разместились эвакуированные ленинградцы перед отправкой в глубь страны, я увидел трех девочек. Истощенные, полураздетые, глотая слезы, рассказали они о том, что отец их умер до войны, а мать пропала без вести при бомбежке. Родственников у них не было. "Поедем, куда повезут, - сказала старшая сестра Лида. - Лишь бы не потеряться в дороге".

Жалко стало мне этих беззащитных девочек, и предложил им отправиться к моим родным на Тамбовщину в с. Татаново.

Через несколько дней, собрав кое-что из одежды и продуктов, отправил сестер поездом к себе на родину. После войны старшая сестра Лида стала моей женой, а две младшие - Дуся и Галя - вернулись в Ленинград, где живут в настоящее время.

Так Дорога жизни стала дорогой моей судьбы.

В мае 1942 г. меня, как танкиста, откомандировали в другую часть - I24 танковую бригаду. В январе 1943 г. принимал участие в прорыве блокады Ленинграда. В ноябре 1943 г. был ранен, лечился в тыловом госпитале, а после выздоровления был направлен на другой фронт.

Прошло много лет, но до сих пор перед глазами - героическая летопись Дороги жизни, лица безымянных тружеников войны - истинных героев, своим трудом и подвигом приближавших Великую Победу.

Бывший м.т. 1 раня, за о.п.в. отб. по П.г.

Василий Николаевич Усаринов