

Партизанский отряд №164 и его роль в создании ледовой трассы "Дороги Жизни"

Научный руководитель – Мусаев Вадим Ибрагимович

Воробьев Дмитрий Александрович

Аспирант

Санкт-Петербургский институт истории РАН, Saint Petersburg, Россия

E-mail: dmitrij_vorobev_96@mail.ru

О ледовой трассе Дороги Жизни, которая сыграла важную роль в спасении Ленинграда от гибели зимой 1941 – 1942 годов, написано много литературы. Но еще есть вопросы, которые требуют уточнения. Один из них – кто первым ее проложил. В литературе давно установилась точка зрения, что это сделал отряд Л. Н. Соколова 17 – 19 ноября 1941 года [1, с. 113]. Однако до него первым лед озера смог пройти партизанский отряд №164 11-14 ноября 1941 года. Почему?

Чтобы ответить на этот вопрос, нужно вкратце осветить его боевой путь до перехода. Он был образован в августе 1941 года из рабочих заводов Всеволожского района и Ленинграда [2, л. 1а]. Командиром назначили Д. И. Власова, опытного инженера и коммуниста, который руководил деревообрабатывающим цехом на Дубровском лесокомбинате в поселке Дубровка Всеволожского района Ленинградской области [3, л. 1а (об)]. Этот факт говорит о том, что он был не только хорошим специалистом, но и прекрасно знал территорию Всеволожского и Мгинского районов. Его знания впоследствии пригодились для работы партизанского отряда №164.

В Мгинский район он был направлен 21 сентября 1941 года и вел свою деятельность в его южной части до 20 октября [2, л. 48]. В этот день отряд вышел в советский тыл в районе Пушечной Горы и дальше направился к станции Жихарево. Через несколько дней он дошел до нее. После того, как уполномоченный ЛШПД А. А. Гузеев дал добро на возвращение в Ленинград, 3 ноября бойцы отряда дошли до деревни Назия на южном берегу Ладожского озера [4, л. 13]. Командование отряда обратилось в 10-й отдел 54-й армии Ленинградского фронта с просьбой оказать помощь в переправе через Ладожское озеро, но он не оказал помощи, отослав к заместителю командующего 54-й армии А. В. Сухомлину. Он предложил партизанам переправиться через Ладожское озеро на катерах с мукой в течении 7 дней. Но командование отряда решило, что, если они будут на них переправляться, то станут легкой мишенью для немецкой артиллерии и авиации, а продовольствие Ленинграду в этот момент было очень сильно нужно. Поэтому было принято решение, что бойцы партизанского отряда сами перейдут лед Ладожского озера на лодках [5, л. 13 - 14]. К ночи 11 ноября отряд завершил подготовку и разведку местности. Утром он начал переход [4, л. 14 - 15].

Отряд шел строем: в одном месте не находилось более 2 человек, расстояние между группами было до 6 метров. Они с собой тащили волоком лодки, чтобы можно было пересечь водную поверхность. При Д. И. Власове имелись карта и компас, по которым они ориентировались по озеру. К концу 11 ноября отряд, пройдя 15 км, дошел до Зеленецких островов и на одном из них решил переночевать в разбитой барже [4, л. 15]. После того, как он переждал снежную бурю и провел разведку льда, ночью 14 ноября продолжил движение от Зеленецких островов. Ближе к утру он дошел до западного берега озера, в 4 – 5 км к югу от деревни Коккореево [4, л. 15].

Каковы были погодные и географические условия на Ладожском озере в этот период? Отряд переходил в местах, где глубина озера не превышала 10 метров [6, с. 161]. Первая

корка могла там образоваться при температуре -4°C - -5°C в конце октября, но он не задерживался на озере и ломался, образовывая ледяные хлопья, которые уходили в реку Нева. Потом образовывался новый слой льда и таким образом постепенно его толщина увеличивалась [7, с. 140]. Таким же образом у льда Ладожского озера могли появиться и деформации, которые представляли опасность для прохода судов. Чтобы небольшая группа людей могла пройти по льду, его толщина должна была составлять от 4 до 10 см [8, с. 89 - 90]. Судя по рассказам Д. И. Власова, толщина льда Ладожского озера во время их перехода составляла около 10 см. Такая толщина образовалась благодаря устойчивым морозам первой половины ноября. Температура тогда составляла -10°C – -12°C [19, с. 76].

Благодаря таким условиям отряд Д. И. Власова перешел Ладожское озеро. Последствия этого события не застали себя ждать. Приехав в Ленинград, Д. И. Власов отправился в Смольный, чтобы доложить начальнику разведотдела Ленинградского фронта генерал-майору П. П. Евстигнееву и начальнику ЛШПД М. Н. Никитину о действиях в Мгинском районе и на Ладожском озере. После выслушанного доклада П. П. Евстигнеев доложил об этом командованию Ленинградского фронта [4, л. 16].

Вышеизложенный момент говорит о том, что о переходе Ладожского озера партизанами узнало не только командование Ленинградского фронта, но и ленинградское партийное руководство. М. Н. Никитин был также секретарем Ленинградского областного комитета ВКП (б) и о действиях партизанского отряда №164 он доложил А. А. Жданову, руководителю Ленинграда и Ленинградской области, которому была небезразлична судьба региона и который принимал участие в разработке ледовой трассы [10, с. 334 - 335].

Впоследствии полученные сведения использовал отряд во главе с Л. Н. Соколовым, когда переходил лед Ладожского озера 17 – 19 ноября. И только после этого был подписан приказ № 00172 о создании ледовой трассы, которая начала действовать 22 ноября. В этот день из деревни Ваганово в Кобону отправилась первая колонна из 60 автомашин, чтобы получить хлеб для Ленинграда [9, с. 109]. С этого рейса и открылось большое грузовое движение по Ладоге. Таким образом, партизанский отряд №164 совершил очень важный подвиг, который помог Ленинграду и его жителям пережить трудности и уцелеть.

Источники и литература

- 1) Военными дорогами Приладожья. Кировский район. Практический путеводитель. СПб.: Лигр, 2019. 280 с.
- 2) Центральный государственный архив историко-политических документов г. Санкт-Петербург (ЦГАИПД СПб). Ф. 116Л. Оп. 1-1. Д. 784
- 3) Центральный государственный архив историко-политических документов г. Санкт-Петербург (ЦГАИПД СПб). Ф. 24. Оп. 76. Д. 158.
- 4) Центральный государственный архив историко-политических документов г. Санкт-Петербург (ЦГАИПД СПб). Ф. 4788Л. Оп. 1. Д. 64.
- 5) Центральный государственный архив историко-политических документов г. Санкт-Петербург (ЦГАИПД СПб). Ф. 116Л. Оп. 9. Д. 473
- 6) Ленинград. Война. Блокада. Дорога Жизни: материалы и исследования. СПб.: ГА-ЛАРТ, 2019. 480 с.
- 7) Андреев А. П. Ладожское озеро (в 2-х частях). Часть 1. СПб.: типография Морского министерства, 1875. 263 с.
- 8) Ковальчук В. М. Магистралы мужества. Коммуникации блокированного Ленинграда 1941-1943. СПб.: Вести, 2001. 517 с.
- 9) На Дороге Жизни. Воспоминания о фронтовой Ладоге. М.: Воениздат, 1980. 591 с.

- 10) Вольнец А. Н. Жданов. М.: Молодая гвардия, 2013. 618 с.