ДОРОГИ ВО ВРЕМЯ ВОВ

ROADS DURING THE SECOND WORLD WAR

УДК: 164

Иванов Савва Федорович, Студент бакалавра, 3 курс, кафедра «Эксплуатация автомобильного транспорта и автосервис», Автодорожный факультет, ФГАОУ ВО «Северо-Восточный федеральный университет имени М.К.Аммосова», Россия, г. Якутск

Ivanov S.F. ivanovsavvil@gmail.ru

Аннотация: В данной статье «Дороги во время Великой Отечественной войны» дорожная сеть в СССР находилась в недостаточно хорошем состоянии. Из-за трудностей получения каменных материалов, сурового климата и разнообразных погодных условий развивалось строительство дорог с щебеночным покрытием. Рассмотрена задача военных дорожников на Ленинградском фронте. Здесь связь с жителями Ленинграда поддерживали только по льду Ладожского озера. Построенная по решению ГКО и Военного совета Ленинградского фронта ладожская ледовая дорога протяженностью около 30 км стала знаменитой «Дорогой жизни».

Annotation: In this article "Roads during the Great Patriotic War", the road network in the USSR was not in good enough condition. Due to the difficulties of obtaining stone materials, the harsh climate and various weather conditions, the construction of roads with crushed stone pavement developed. The task of military road workers on the Leningrad front is considered. Here, communication with the inhabitants of Leningrad was maintained only on the ice of Lake Ladoga. Built by the decision of the State Defense Committee and the Military Council of the Leningrad

Front, the Ladoga ice road with a length of about 30 km became the famous "Road of Life".

Ключевые слова: дорога, ВОВ, фронт

Key words: road, World War, front

Трассы перед войной

До Великой Отечественной войны дорожная сеть в СССР находилась в недостаточно хорошем состоянии. Из-за трудностей получения каменных материалов, сурового климата и разнообразных погодных условий развивалось строительство дорог с щебеночным покрытием. Сама дорожная одежда существенно отличалась от зарубежной из-за несоблюдения требования Дж. Мак-Адама, предполагающего создание покрытия из однородного по составу, крупности и прочности щебня. Если проследить хронологию развития дорог СССР и западных стран, можно увидеть, что отставание технологии составляло 10-20 лет. Так, в Советском Союзе, учитывая ведущуюся фашистской Германией подготовку к нападению, начали строить магистраль «Москва - Минск» (сейчас - федеральная дорога М-1 «Беларусь» (Москва - граница с Белоруссией)). По техническим параметрам трасса резко отличалась от ранее проложенных в стране дорог. Например, она была рассчитана на скорость 120 км/ч, проезжая часть еще без разделительной полосы была шириной 14 метров и предусматривала два ряда движения автомобилей. По своим характеристикам магистраль соответствовала трассам США 30-х годов XX века и законченной к тому времени германской дороге «Кельн - Бонн».

«В дальнейшем Великая Отечественная война продемонстрировала СССР всю важность заблаговременной подготовки дорожного хозяйства страны», - отмечается в сообщении Александра Квитко.

Дороги в начале войны

С первых дней войны интенсивность движения войск и автотранспорта по дорогам превзошла все ожидания. В среднем грунтовая дорога должна была справляться с 200 автомобилями в сутки массой по 4 тонны, дорога, укрепленная

каменной породой (гравием или камнем) была рассчитана на 600 машин. Все эти нормативы пошли прахом в первые же дни войны: 4-5 тыс. автомобилей за 24 часа стали обычным делом на фронте. В связи с этим остро встал вопрос о восстановлении трасс и строительстве новых с большей нагрузкой. Однако силы и средства дорожной службы Советской армии, фронтов и армий оказались не в состоянии справиться с возросшими задачами. Ввиду этого в июле 1941 года постановлением Государственного Комитета Обороны СССР автодорожный отдел Генерального штаба развернули в Автомобильно-дорожное управление Советской армии, а в штабах фронтов и армий сформировали автодорожные отделы, подчиненные начальнику тыла Советской армии. Также постановлением было принято решение организовать 10 военно-автомобильных дорог центра: семь маршрутов, отходящих от Москвы (на Ленинград, Великие Луки, Смоленск, Довск, Брянск, Горький, Ярославль), и три южных маршрута (Курск, Козелец, Харьков, Киев, Одесса). Для обслуживания этих дорог и организации перевозок по ним также создали более 70 батальонов, полков и управлений.

Кроме того, в августе 1941 года ряд армий и фронтов за счет внутренних ресурсов самостоятельно сформировали дорожные части. Так в Северном фронте появились три дорожно-строительных и один мостостроительный батальоны, в Северо-Западном - пять дорожно-строительных батальонов. В Западном фронте сформировали два дорожно-строительных батальона, один дорожно-эксплуатационный батальон, роту регулирования и управление фронтовой военно-автомобильной дороги (ВАД), в Юго-Западном фронте появился дорожно-эксплуатационный полк.

Битва под Москвой

Крупным испытанием для дорожных войск и органов профильного управления стало дорожное обеспечение зимней кампании 1941-1942 годов, особенно в ходе наступления под Москвой. Условия работы тыла в этот период были чрезвычайно сложными. Отступавший противник всеми способами стремился задержать наступление советских войск, разрушая мосты, применяя завалы и массовое минирование трасс. На дорогах Западного фронта фашисты

разрушили до 250 мостов общей длиной более 5 км, среди них значительные по длине и сложные по конструкции мосты через реки Волга, Угра, Руза, Протва, Шоша, канал имени Москвы и другие. Восстанавливали дороги днем и ночью в 30-градусные морозы и метели. Военные дорожники работали по 12-15 часов в сутки и отважно сражались с просочившимися группами немецко-фашистских войск.

В конце осени 1941 года дорожные войска Западного фронта содержали 1190 км фронтовых и 990 км армейских военно-автомобильных дорог. Вокруг Москвы подготовили кольцевую дорогу, которая соединила все радиальные автомобильные и железнодорожные коммуникации столицы. Общая протяженность кольца превышала 125 км, из них 28,6 км дороги построили заново. На кольцевом обходе навели пять наплавных мостов через реку Москва и два моста через реку Ока. Войска и автотранспорт, сосредоточившиеся на подходах к Москве, далее следовали по кольцевой дороге без захода в город, что обеспечивало скрытый и быстрый маневр. С началом контрнаступления советских войск протяженность дорог значительно возросла. Фронты и армии стали оборудовать в своих полосах одну-две дороги, которые затем наращивались вслед за наступающими войсками. В дальнейшем этот принцип организации дорожного обеспечения стал основным в Советской армии.

За время битвы под Москвой военные дорожники Западного фронта построили и восстановили 264 автодорожных моста суммарной длиной более 5 тыс. погонных метров, обеспечили снегозащиту на протяжении 14,3 тыс. км дорог. За время наступления под Москвой по дорогам фронта проехало 900 тыс. машин.

Единственный путь для ленинградцев

Исключительно тяжелой была задача военных дорожников на Ленинградском фронте. Здесь связь с жителями Ленинграда поддерживали только по льду Ладожского озера. Построенная по решению ГКО и Военного совета Ленинградского фронта ладожская ледовая дорога протяженностью около 30 км стала знаменитой «Дорогой жизни». По трассе днем и ночью сплошным

потоком шли тысячи машин. В отдельные дни по озеру проезжало до 10 тыс. автомобилей. Лед выдерживал не более 10-14 суток такого интенсивного движения, после чего проезд машин переключали на свежие полосы. В течение зимы строили до 60 таких полос-дорог. Все работы проводились под огнем врага, в ледяную стужу.

Литература

1. Доринфо [Электронный ресурс]. URL: https://dorinfo.ru/99_detail.php?ELEMENT_ID=81780 (дата обращения: 07.06.2021).

Literature

1. Dorinfo [Electronic resource]. URL: https://dorinfo.ru/99_detail.php?ELEMENT_ID=81780 (date of access: 07.06.2021).