

Акт

**по результатам государственной историко-культурной экспертизы
объекта культурного наследия регионального значения –
«Достопримечательное место «Дорога жизни»,
расположенного на территории Всеволожского
и Кировского районов Ленинградской области**

г. Санкт-Петербург

30 апреля 2021 г.

Настоящая государственная историко-культурная экспертиза проведена в период с 3 февраля 2021 г. по 30 апреля 2021 г. на основании Государственного контракта от 3 февраля 2021 г. № 001/2021-ИКЭ .

Заказчик государственной историко-культурной экспертизы:

ГКУ ЛО «Дирекция по сохранению объектов культурного наследия».

Исполнитель: Общество с ограниченной ответственностью «Темпл Групп», сокращенное наименование ООО «Темпл Групп» (196233, г. Санкт-Петербург, ул. Бассейная, д. 27, литера А, пом. 1Н, офис 7; ИНН/КПП 7810336065/781001001), отвечающее требованиям к эксперту – юридическому лицу, согласно подпункту «б» пункта 7 Положения о государственной историко-культурной экспертизе, утвержденного постановлением Правительства РФ от 15.07.2009 № 569.

Место проведения государственной историко-культурной экспертизы: г. Санкт-Петербург; Ленинградская область, Всеволожский и Кировский районы.

Сведения об экспертах, состоящих в трудовых отношениях с Исполнителем:

Фамилия, имя, отчество	Штиглиц Маргарита Сергеевна
Образование	Высшее, Ленинградский Инженерно-строительный институт, специальность – архитектор, доктор архитектуры.
Стаж работы по профессии	48 лет
Место работы и должность	Профессор кафедры искусствоведения и культурологии Санкт-Петербургской государственной художественно-промышленной Академии имени А.Л. Штиглица. ООО «Темпл Групп», должность – эксперт по проведению государственной историко-культурной экспертизы.
Реквизиты аттестации эксперта	аттестована как эксперт по проведению государственной историко-культурной экспертизы Министерством культуры Российской Федерации приказами № 322 от 20.03.2017 г.; №419 от 1 апреля 2020 г.
Профиль экспертной деятельности	-объекты, обладающие признаками объекта культурного наследия; -документы, обосновывающие включение объектов культурного наследия в реестр; -документация, обосновывающая проведение работ по сохранению объекта культурного наследия; -документы, обосновывающие исключение объектов культурного наследия из реестра; -документы, обосновывающие изменение категории историко-культурного значения объекта культурного наследия; -документы, обосновывающие отнесение объектов культурного наследия к историко-культурным заповедникам, особо ценным объектам культурного наследия народов Российской Федерации; - проекты зон охраны объекта культурного наследия.

Фамилия, имя, отчество	Кононов Александр Александрович
Образование	Высшее (Санкт-Петербургский

	государственный университет, исторический факультет), Специальность - историк, кандидат исторических наук
Стаж работы по профессии	26 лет
Место работы и должность	Эксперт ООО «Темпл Групп», генеральный директор ООО «Экспертный центр по вопросам охраны памятников истории и культуры» (ООО «ЭЦ ВОПИиК»), заместитель председателя СПБО ВОПИиК, член Совета по сохранению культурного наследия при Правительстве Санкт-Петербурга
Реквизиты аттестации эксперта	аттестован как эксперт по проведению государственной историко-культурной экспертизы Министерством культуры Российской Федерации приказом №1772 от 11.10.2018 г
Профиль экспертной деятельности	-выявленные объекты культурного наследия в целях обоснования целесообразности включения данных объектов в реестр; -документы, обосновывающие включение объектов культурного наследия в реестр.

Сведения об эксперте, проводящем настоящую экспертизу:

Фамилия, имя, отчество	Маланичева Галина Ивановна
Образование	Высшее, Пермский государственный университет, специальность - историк
Стаж работы по профессии	51 год
Место работы и должность	Всероссийская общественная организация «Всероссийское общество охраны памятников истории и культуры», должность - Почетный председатель. ООО «Темпл Групп», должность – эксперт по проведению государственной историко-культурной экспертизы.
Реквизиты аттестации эксперта	аттестована как эксперт по проведению государственной историко-культурной экспертизы Министерством культуры Российской Федерации приказами № 322 от 20.03.2017 г.; №419 от 1 апреля 2020 г.
Профиль экспертной деятельности	-выявленные объекты культурного наследия в целях обоснования целесообразности

	<p>включения данных объектов в реестр; -документы, обосновывающие включение объектов культурного наследия в реестр; -документы, обосновывающие изменение категории историко-культурного значения объекта культурного наследия; -документы, обосновывающие исключение объектов культурного наследия из реестра; -документы, обосновывающее отнесение объекта культурного наследия к историко-культурным заповедникам, особо ценным объектам культурного наследия народов Российской Федерации либо объектам всемирного культурного и природного наследия.</p>
--	--

Отношения к заказчику:

Эксперт:

- не имеет родственных связей с заказчиком (его должностными лицами, работниками и т.д.);
- не состоит в трудовых отношениях с заказчиком;
- не имеет долговых или иных имущественных обязательств перед заказчиком;
- не владеет ценными бумагами, акциями (долями участия, паями в уставных капиталах) заказчика;
- не заинтересован в результатах исследований и решении, вытекающем из настоящего заключения экспертизы, с целью получения выгоды в виде денег, ценностей, иного имущества, услуг имущественного характера или имущественных прав для себя или третьих лиц.

В соответствии с законодательством Российской Федерации, эксперт несет ответственность за соблюдение принципов проведения историко-культурной экспертизы.

Эксперт _____ (Маланичева Г.И.)

I. Объект государственной историко-культурной экспертизы:

Объект культурного наследия регионального значения «Достопримечательное место «Дорога жизни», расположенный по адресу: территории Всеволожского и Кировского районов Ленинградской области.

II. Основания для проведения государственной историко-культурной экспертизы:

– Федеральный закон № 73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации» от 25.06.2002 г.;

□ Федеральный закон «О землеустройстве» от 18 июня 2001 г. № 78-ФЗ;

□ Постановление Правительства Российской Федерации от 12 сентября 2015 года № 972 «Об утверждении Положения о зонах охраны объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации»;

– Постановление Правительства РФ от 15.07.2009 № 569 «Об утверждении Положения о государственной историко-культурной экспертизе» (далее – Положение);

– Закон Ленинградской области от 25 декабря 2015 года № 140-ОЗ «О государственной охране, сохранении, использовании и популяризации объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации, расположенных на территории Ленинградской области»;

– Приказ Минкультуры России от 13 января 2016 г. № 28 «Об утверждении предмета охраны объекта культурного наследия, включенного в единый государственный реестр объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации в соответствии со статьей 64 Федерального закона от 25 июня 2002 г. № 73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации».

– Приказ Минкультуры России от 26.08.2010 № 563 «Об утверждении Положения о порядке аттестации экспертов по проведению государственной историко-культурной экспертизы»;

– Приказ Минкультуры России от 04.06.2015 № 1745 «Об утверждении требований к составлению проектов границ территорий объектов культурного наследия»;

□ Постановление Правительства Российской Федерации от 3 марта 2007 года № 139 «Правила установления местных систем координат»;

□ Приказ Росреестра от 15 сентября 2016 года № П-0465;

□ Государственный контракт № 001/2021-ИКЭ от 03.02.2021 г.

III. Цель проведения государственной историко-культурной экспертизы:

Уточнение сведений об объекте культурного наследия, включенном в реестр.

Установление требований к осуществлению деятельности в границах территории достопримечательного места.

Установление требований к градостроительным регламентам в границах территории достопримечательного места.

IV. Перечень вопросов, по которым необходимо получение заключения государственной историко-культурной экспертизы (в соответствии с пунктом 2 статьи 18 Федерального закона от 25.06.2002 № 73-ФЗ):

□ сведения о наименовании объекта;

□ сведения о времени возникновения или дате создания объекта, датах основных изменений (перестроек) данного объекта и (или) датах связанных с ним исторических событий;

□ сведения о местонахождении объекта (адрес объекта или при его отсутствии описание местоположения объекта);

□ сведения о границах территории объекта культурного наследия, включая графическое описание местоположения этих границ, перечень координат характерных точек этих границ в системе координат, установленной для ведения единого государственного реестра недвижимости;

□ фотографическое (иное графическое) изображение: совокупность снимков и (или) иных графических изображений, передающих планировочную структуру элементов и композиционные особенности достопримечательного места;

□ определение требований к градостроительным регламентам в границах территории достопримечательного места, перечень мероприятий и ограничений, обеспечивающих условия изучения объекта, а также необходимых и достаточных для его сохранения, реставрации, приспособления (эксплуатации), экспонирования, предотвращения ухудшения состояния компонентов и материальных характеристик, включенных в состав предмета охраны объекта;

□ техническое состояние объекта культурного наследия.

V. Перечень документов и материалов, представленных заказчиком экспертизы (представлены в копиях):

– Приказ Комитета по культуре Ленинградской области от 27 февраля 2019 г. № 01-03/19-130 «Об установлении предмета охраны объекта культурного наследия регионального значения – «Достопримечательное место «Дорога Жизни»»;

VI. Сведения об обстоятельствах, повлиявших на процесс проведения и результаты государственной историко-культурной экспертизы:
отсутствуют.

VII. Сведения о проведенных исследованиях с указанием примененных методов, объема и характера выполненных работ и их результатов

Государственная историко-культурная экспертиза включала в себя архивно-библиографические изыскания, историко-градостроительные исследования и натурное обследование объекта экспертизы. Итоги оформлены в виде текста «Исторической справки» (см. приложение № 1) и соответствующих разделов Акта. Перечень изученных библиографических и архивных документов приведен в приложении к исторической справке (см. приложение № 1). Историко-архивные и библиографические изыскания проведены в фондах: архива комитета по культуре Ленинградской области, РГА ВМФ .

Был проведен анализ развития территории. Составлен историко-культурный опорный план. Производился выезд на место с визуальным обследованием объекта культурного наследия.

В основу установления границ территории и требований к осуществлению деятельности и градостроительным регламентам в границах территории объекта культурного наследия регионального значения «Достопримечательное место «Дорога жизни» были положены выводы визуально-ландшафтного и градостроительного анализа. Экспертом проведен анализ документальных материалов, содержащих информацию о ценности объекта с точки зрения истории, архитектуры, градостроительства и социальной значимости. Указанные исследования проведены с применением методов натурального, архивно-библиографического и историко-архитектурного анализа в объеме, достаточном для обоснования вывода государственной историко-культурной экспертизы.

На основе анализа этих материалов подготовлены выводы и предложения эксперта.

VIII. Факты и сведения, выявленные и установленные в результате проведённых экспертом исследований

Общие учетные сведения:

В результате изучения представленных материалов и собственного исследования экспертами установлено следующее:

Объект культурного наследия регионального значения – «Достопримечательное место «Дорога жизни», расположенный в Кировском и Всеволожском районах Ленинградской области включен в единый государственный реестр объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации приказом Комитета по культуре Ленинградской области от 17 марта 2015 г. N 01-03-15-7 "О включении выявленного объекта культурного наследия "Достопримечательное место "Дорога Жизни" в единый государственный реестр объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации». Мемориальная зона «Дорога жизни» является составной частью ансамбля «Зеленый пояс Славы Ленинграда», расположенного на территории Ленинградской области и Санкт-Петербурга, что утверждено Постановлением Совета Министров РСФСР от 04.12.1974 №624.

Исторические сведения

Территорию объекта культурного наследия объединяет непосредственное отношение к созданию, функционированию и развитию Ладожской военной коммуникации в период 1941-1943 гг. в ходе обороны Ленинграда во время Великой Отечественной войны 1941-1944 годов.

Руководство фашистской Германии придавало большое значение захвату Ленинграда, крупнейшего промышленного и культурного центра СССР. В материалах Нюрнбергского процесса приводится директива Верховного командования германских вооруженных сил от 18 декабря 1940 г. за № 21 о нападении на СССР (план «Барбаросса»), согласно которой, после «захвата Ленинграда и Кронштадта, следует продолжать наступательные операции по овладению важнейшим центром коммуникаций и оборонной промышленности – Москвой». Кроме того, «Ввиду того, что по достижении Ленинграда русский Балтийский флот потеряет свой последний опорный пункт и окажется в

безвыходном положении, следует избегать перед этим более значительных морских операций».

16 июля 1941 года в ставке Гитлера состоялось совещание высших руководителей Третьего рейха. Как сказано в его протокольной записи: «На Ленинградскую область претендуют финны. Фюрер хочет сровнять Ленинград с землёй, с тем чтобы затем отдать его финнам». 11 сентября 1941г. президент Финляндии Рюти прямо сообщил об этом германскому посланнику в Хельсинки: «Если Петербург не будет больше существовать как крупный город, то Нева была бы лучшей границей на Карельском перешейке... Ленинград надо ликвидировать как крупный город».

В сообщении от 18 сентября 1941 г. начальника генштаба начальнику штаба группы армий, говорится: «Он, равно как и Верховное командование сухопутных войск осознают трудности, стоящие перед группой армий Север. Они считают, что зачистить Ленинград удастся лишь посредством голода, а не силой оружия».

В совершенно секретном приказе начальника Военно-морского штаба (Штаб 1а № 1601/41 от 29 сентября 1941 г.), адресованном только штабным офицерам, было сказано: «Фюрер решил стереть с лица земли Санкт-Петербург. Существование этого большого города не будет представлять дальнейшего интереса после уничтожения Советской России. Финляндия также заявила, что, с ее точки зрения, существование этого города на ее новой границе нежелательно. Первоначальный запрос флота о том, чтобы доки, порты и т. д., необходимые флоту, были сохранены, - известен Верховному командующему военных сил, но основные принципы проведения операций против Санкт-Петербурга не дают возможности удовлетворить этот запрос.

Предлагается подойти близко к городу и уничтожить его как с помощью артиллерийского обстрела из орудий различного калибра, так и с помощью длительных воздушных атак... «Проблема жизни населения и снабжения его является проблемой, которая не может и не должна решаться нами. В этой войне... мы не заинтересованы в сохранении даже части населения этого большого города».

В приказе германского верховного главнокомандующего от 7 октября 1941 г. за подписью начальника Штаба оперативного руководства Йодля предписывалось снести с лица земли Ленинград и Москву: «И для всех других городов», - говорит приказ, - должно действовать правило, что перед их занятием они должны быть превращены в развалины артиллерийским огнем и воздушными налетами. Недопустимо рисковать жизнью немецкого солдата для спасения русских городов от огня».

В письме главнокомандующего группы арий «Север» Вильгельма фон Лееба командующему 18-ой армией Георгу фон Кюхлеру от 27 октября 1941г., в частности говорится следующее: «Вопрос Ленинграда и особенно местного гражданского населения сильно занимает главнокомандующего. Главное командование сухопутных войск предложило устроить минные поля перед собственными позициями, чтобы избавить войска от ведения непосредственных боев с гражданским населением. Если красные войска под Ленинградом и Кронштадтом сдадутся, сдадут оружие и будут выведены в плен, главнокомандующий не видит дальнейшей необходимости поддерживать окружение города. Войска будут отведены в районы расквартирования. И в этом случае большая часть населения погибнет, но, по крайней мере, не прямо на наших глазах».

Таким образом, есть все основания утверждать, что взятие Шлиссельбурга немецко-фашистскими войсками 8 сентября 1941 года и последующая блокада Ленинграда были продуманными и запланированными действиями фашистской Германии, направленными на полное уничтожение всего населения города и его инфраструктуры. В этих условиях оборона Ленинграда в 1941-1944 годах и функционирование как ее составной части Ладужской коммуникации, получившей народное название «Дорога жизни», являлась единственным выходом для спасения миллионов жизней в осажденном городе. По оценке Городского отдела ЗАГС, в Ленинграде на 1 января 1941 г. было 2 802 413 чел., согласно данным о выдаче продовольственных карточек населению Ленинграда, в июле 1941 г. было выдано 2 652,5 тыс. карточек.

С целью дальнейшего изучения истории Ладожской коммуникации блокированного Ленинграда выделяются четыре основных этапа ее функционирования.

Перевозки по Ладожскому озеру в 1941 г.

Учитывая прекращение всех сухопутных перевозок, еще в первой половине сентября 1941 г. были приняты меры к установлению авиационной связи. 13 сентября 1941 г. Военный совет Ленинградского фронта принял постановление «Об организации транспортной воздушной связи между Москвой и Ленинградом». Основным самолетом, с помощью которого производились перевозки, являлся «ЛИ-2». Использовались также тяжелые бомбардировщики «ТБ-3». Для прикрытия транспортных самолетов были выделены три истребительных авиаполка и эпизодически привлекались другие части истребительной авиации. Ежесуточный объем воздушных перевозок был установлен до 1 октября 1941 г. в количестве 100 тонн, а с 1 октября - 150 тонн. Наибольшее количество грузов было перевезено самолетами Московской авиагруппы. С 10 октября по 25 декабря 1941 г. они доставили в Ленинград 6 186 т. грузов, в том числе 4 325 т. продовольствия и 1 271 т. боеприпасов. Из Ленинграда было вывезено более 50 тыс. человек, в том числе около 30 тыс. квалифицированных рабочих и специалистов, более 13 тыс. военнослужащих и свыше 7 тыс. раненых и больных, а также более 1 тыс. т. различных грузов.

Однако было очевидно, что авиационные перевозки не в состоянии обеспечить потребности большого города. Единственной альтернативной коммуникацией должна была стать Ладога, первое по величине озеро в Европе. Традиционно Ладожское озеро являлось одним из центров перевозок в России, но крайне тяжелые условия мореходства на нем стали причиной строительства еще при Петре I между Волховом и Невой обходного канала. Закончено было строительство канала, который потом стал называться Староладожским, в 1731 г. В XIX в. в связи с тем, что Староладожский канал обмелел, между ним и берегом озера был выстроен Новоладожский канал.

Несмотря на то, что первые достоверные сведения о нем были опубликованы в еще 1792 г. академиком В.Н. Озерецковским в книге

«Путешествие по Ладожскому и Онежскому озеру», а в XIX в. и первой половине XX в. озеро изучали специальные экспедиции под руководством А.П. Андреева, Ю.М. Шокальского, экспедиции Гидрологического института под руководством Л.С. Берга и И.В. Молчанова, Государственного океанографического института, полной информации о ледовом режиме озера не было. Так как до войны больших перевозок открытым озером почти не велось, и все суда следовали в основном приладожскими каналами, перерезанными теперь немецко-фашистскими войсками, южное побережье Ладоги находилось в совершенно непригодном для значительного транзита людей и грузов. На нем почти не было портовых сооружений и причалов, не доставало приспособленных для плавания на озере судов.

30 августа 1941 г. Государственный Комитет Обороны принял постановление «О транспортировке грузов для Ленинграда», в котором были намечены конкретные меры по организации водных перевозок по Ладожскому озеру. В частности, наркоматам военно-морского и речного флотов предлагалось выделить 75 озерных барж грузоподъемностью по 1 тыс. т. и 25 буксиров, обеспечив курсирование ежедневно по 12 барж с грузом от пристани Лодейное Поле до Ленинграда. Для перевозки горючего предлагалось выделить 1 танкер и 8 наливных барж. В постановлении Военного совета фронта, принятом уже 1 сентября 1941 г. во исполнение решения ГКО, в целях обеспечения нормального хода перевозок было намечено осуществить серию разнообразных мероприятий. Для организации погрузки и разгрузки было решено создать перевалочные пункты на Шлиссельбургской и Ленинградской речных пристанях и выделены по два рабочих батальона на каждую пристань. Начальнику тыла фронта было приказано организовать на этих пристанях, а также на железнодорожных станциях Лодейное Поле и Волховстрой складское хранение грузов и их транспортировку от перевалочных пристаней до железной дороги и по железной дороге от Шлиссельбурга до Ленинграда. Начальнику Северо-Западного речного пароходства И.И. Логачеву вменено было в обязанность обеспечение причального фронта в Ленинградском речном порту и Шлиссельбургской пристани для ежесуточного приема 19 барж с грузом и 1

наливной баржи с горючим, а также обеспечить погрузку 7 барж на пристани Волхов. В постановлении были предусмотрены меры по организации ПВО ст. Лодейное Поле и пристани Шлиссельбург, а также прикрытие с воздуха водной трассы. Как видно из приведенных документов, в них речь шла о перевозке грузов Ладожским озером и по р. Неве до Шлиссельбурга и Ленинграда. Но с выходом немецко-фашистских войск к р. Неве в районе Ивановского судоходный путь к Ленинграду был практически прерван в день подписания постановления ГКО. Шлиссельбург недолго служил перевалочным пунктом. 8 сентября 1941 г. он был занят противником. Поэтому на его причалы с 1 по 7 сентября успели доставить только 7 барж с продовольствием и боеприпасами. Потеря Шлиссельбурга поставила под угрозу возможность дальнейших перевозок, так как никаких других пунктов разгрузки судов не существовало. Поэтому важнейшей задачей, от решения которой зависела связь Ленинграда со страной, являлось создание хотя бы минимальных условий для разгрузки судов на западном берегу Ладожского озера.

5 сентября 1941 г. Военному совету фронта были доложены результаты обследования западного побережья Ладожского озера для определения возможности строительства там гаваней.

Обследованием было установлено, что пунктами, годными для устройства пристаней, являлись гавани Осиневец и Гольсмана. Осиневецкая гавань площадью около 5 тыс. кв. м расположена у Осиневецкого маяка, в 500 м от железной дороги Ленинград - Ладожское Озеро и в 1,5 км от станции Ладожское Озеро. Рядом с гаванью, в 250 м, проходило шоссе Ленинград - Морье. Побережье в районе гавани было покрыто высоким лесом, что создавало удобные условия для укрытия грузов. С севера и востока гавань ограждена была каменной дамбой общей протяженностью 400 м. В некоторых местах дамба была разрушена. С юга гавань защищена мысом Сосновец и частично мысом Осиневец. Имевшаяся в гавани для разгрузки судов 200-метровая деревянная эстакада сгнила. Глубина гавани была небольшой. Вход в гавань на протяжении 40 м и середина гавани имели глубину до 2 м, а около дамбы и остатков эстакады - всего от 1 м и меньше. Таким образом, для того

чтобы в Осиновецкой гавани можно было вести разгрузочные работы, нужно было построить причалы с подъездными путями к ним и провести дноуглубительные работы, так как большинство судов и кораблей, находившихся на Ладоге, имело осадку более 2 м. Объем первой очереди землечерпательных работ определялся в 70 тыс. куб. м грунта. Проведение этих работ давало возможность ежедневно разгружать до 12 озерных судов.

Гавань Гольсмана площадью около 2 тыс. кв. м расположена в 5 км севернее Осиновецкой гавани в лесистой местности и в 3 км от ст. Ладожское Озеро. В 150 м от гавани проходило шоссе. В гавани имелась эстакада на одно судно. Глубины в гавани были небольшие и колебались от 1 до 2 м. Вход в гавань имел глубину всего 1.5 м. После проведения углубительных работ в гавани, объем которых определялся в 8 350 куб. м грунта, можно было одновременно разгружать не более 3 судов.

Третьим пунктом, где было возможно строительство причалов, являлась довольно обширная бухта Морье, расположенная севернее гавани Гольсмана, в 5 км от северного конца станционных путей ст. Ладожское Озеро. Однако к началу установления фашистской блокады Ленинграда никакого оборудования для разгрузки судов в бухте Морье не было.

За время навигации 1941 г. землечерпательные работы были проведены также в Осиновецкой гавани, гавани Гольсмана, бухте Морье и созданы две новые гавани - Каботажная и Новая Гавань. В течение короткого времени бойцы строительных и саперных батальонов и ленинградские рабочие соорудили на западном берегу Ладоги пирсы, соединили их узкоколейкой с основной железнодорожной магистралью, выстроили различные склады, вырыли землянки. Из Ленинграда были переправлены краны, транспортеры, мотовозы и другое оборудование. Всего к концу сентября 1941 г. в Осиновце было построено 2 причала с глубинами на подходах 2.5 м, в гавани Гольсмана - 2 причала с глубинами 2,5 и 1,7 м и в бухте Морье - одна дамба с глубинами до 2 метров.

К началу блокады Ленинграда Северо-Западное речного пароходства имело на Ладожском озере и на Волхове всего 5 озерных и 72 речных буксира,

29 озерных и около 100 речных барж. По своему состоянию суда, особенно несамоходные, были малопригодны для плавания по Ладоге. Поэтому для перевозок были выделены только 43 деревянные сухогрузные, 4 металлические и 2 деревянные нефтеналивные баржи. При этом из выделенных судов более 20 сухогрузных барж из-за своей ветхости не могли плавать по озеру в осенний период.

Учитывая сложившиеся обстоятельства, народный комиссар Военно-Морского Флота 5 июля 1941 г. приказал сформировать Управление морской обороны Ленинграда и озерного района. Одной из главных задач нового органа являлось развертывание Ладожской военной флотилии. К октябрю 1941 г. Ладожская военная флотилия состояла из 2 дивизионов канонерских лодок (6 кораблей), дивизиона сторожевых кораблей (2 корабля), отряда транспортов (5 судов), дивизиона сторожевых катеров (8 «морских охотников» и 2 бронекатера), дивизиона тральщиков (16 единиц) и двух десятков малых кораблей разных типов. Кроме этого, флотилия имела несколько береговых батарей, подразделения морской пехоты и другие части.

Главную боевую мощь флотилии составляли канонерские лодки и сторожевые корабли. Канонерские лодки представляли собой боевые корабли, переоборудованные в большинстве случаев из мобилизованных морских грунтоотвозных паровых шаланд дноуглубительного технического флота. Это были суда водоизмещением до 1 500 т, со скоростью хода до 9 узлов, вооруженные современными морскими орудиями калибром до 100 мм. Из двух сторожевиков один («Пурга») был современным кораблем, построенным перед войной; второй («Конструктор», в прошлом угольный эскадронный миноносец) был построен еще в 1906 году.

К транспортным судам относились пассажирские суда Северо-Западного речного пароходства, курсировавшие до войны между Ленинградом и Петергофом, Ораниенбаумом, Кронштадтом, и грузовые и грузопассажирские суда каботажного плавания морских пароходств Эстонии и Латвии. Только пароход «Совет» был современной постройки, он вступил в строй в 1938 г., остальные суда отряда транспортов были построены в конце XIX - начале XX

века. С начала сентября 1941 г. главной задачей флотилии являлось обеспечение перевозок через Ладожское озеро.

В связи с угрозой со стороны противника, особенно его авиации, командование Ленинградского фронта с самого начала навигации на Ладожском озере принимало меры по защите водных перевозок. Однако в начале сентября 1941 г. в районе ст. Ладожское Озеро, Морье, Осиновец действовал только один зенитный артиллерийский дивизион, средств которого было недостаточно для надежного прикрытия перевалочных баз на западном берегу Шлиссельбургской губы. Поэтому Военный совет Ленинградского фронта создает Осиновецкий бригадный район ПВО во главе с командующим генерал-майором артиллерии С. Е. Прохоровым.

Кроме зенитных средств, Ладожскую водную коммуникацию прикрывали самолеты 7-го истребительного авиакорпуса (ИАК) ПВО и истребители авиации Краснознаменного Балтийского флота.

Начало водных перевозок через Ладожское озеро после установления фашистской блокады Ленинграда было положено 12 сентября 1941 г. В этот день к еще не оборудованному берегу Осиновца прибыли две баржи с 626 т зерна и 116 тонн муки. Эти баржи были отправлены из Лодейного Поля еще 4 и 6 сентября и в пути, в связи с захватом немецкими войсками Шлиссельбурга, были переадресованы на Осиновец.

Перевозки происходили в исключительно трудных условиях. В сентябре 1941 года в водах Ладожского озера произошло одно из крупнейших кораблекрушений XX века. 16 сентября состоялась отправка эшелонов со слушателями военно-морских училищ Ленинграда, из которых, по приказу Ворошилова, создавался новый особый курсантский батальон. Местом погрузки был выбран прибрежный лес вблизи порта Осиновец. Около 17-00 поступил приказ к погрузке курсантов. Для транспортировки была выделена баржа за номером 725, специально предназначенная для перевозки особого батальона, но в итоге, по разным данным, на баржу погрузились от 1 200 до 1 500 человек, которым предстояло пересечь озеро с запада на восток до порта Новая Ладога.

Точное число погибших в катастрофе баржи № 725 из-за отсутствия полного учета пассажиров никогда не станет известным. Только по спискам военно-морских училищ, Военно-морской медицинской академии и Гидрографического управления погибли 685 человек. Кроме них жертвами трагедии стали все дети, ученики ремесленного училища, члены семей офицеров, а также вольнонаемные работники Артиллерийского и Технического управлений ВМФ и другие лица, сумевшие погрузиться на баржу. Погиб также взвод курсантов Ленинградского Военно-инженерного училища им. А.А. Жданова. Таким образом, если считать, что на барже было более 1200 человек, то погибло около тысячи. Судами «Орел» и «Селемджа» подобрано всего 240 человек.

Начавшийся вечером сильный шторм привел к разрушению и затоплению баржи наполненной людьми, по данным доклада на имя военного комиссара Военно-морских учебных заведений ВМФ СССР: «Часов около 9-ти, а к этому времени ветер и волны еще более усилились, на баржу обрушились три огромных волны, которые ее и затопили... На нашу затонувшую баржу стали обрушиваться огромные волны, сбрасывающие в озеро людей, сама баржа не могла устоять и стала расплзаться: сперва была смыта избушка и люди, находившиеся на ней; затем волнами сняло верхнюю палубу, за исключением небольших кусочков палубы, оставшейся на корме, в носу и в середине у мачты. Вместе с верхней палубой, смытой с баржи, были смыты и люди, которые, отдалившись от баржи, плавали на обломках».

Впоследствии, на берегу Ладожского озера - там, куда волны еще долго выносили тела погибших, поставили памятную стелу, а затем надгробные плиты с их именами. В настоящее время это объект культурного наследия регионального значения «Братское захоронение советских воинов, погибших в 1941-44 гг. Здесь установлены памятные доски погибшим в годы войны на Ладоге курсантам военных учебных заведений Ленинграда, работникам Севзапсудоходства и др.: местное название – «Ладожский курган».

Тем не менее, всего с 24 октября по 18 ноября 1941 г. корабли Ладожской военной флотилии доставили на восточный берег озера более 20 тыс. человек,

129 орудий, 115 автомашин, танкеток и тракторов, около 1 000 лошадей и другое военное имущество.

Начавшийся в ноябре ледостав сильно осложнил условия навигации на озере. С 10 ноября стало невозможным использовать баржи, а в середине ноября остановились и озерные буксиры.

В это же время началось перебазирование кораблей Ладожской флотилии к месту зимней дислокации в районе Морье - Осиновец. Первый эшелон кораблей в составе сторожевого корабля «Пурга» и канонерских лодок «Селемджа» и «Вира» с катерами на буксире 17 ноября вышел из Новой Ладogi. Из-за сложной ледовой обстановки корабли прибыли в Морье только 21 ноября. На подходах к бухте был раздавлен льдом катер «МО-216».

С 20 ноября 1941 г. в Ленинграде были установлены самые низкие нормы выдачи хлеба, до 50% которого составляли примеси. К тому времени норма выдачи хлеба в осажденном Ленинграде для иждивенцев, служащих и детей составила 125 граммов, что привело к резкому повышению смертности в городе. Ввиду этого Военный совет Ленинградского фронта принял решение продолжать водные перевозки наряду с движением автотранспорта, начавшимся 22 ноября по ледовой дороге.

24 ноября 1941 г. с Волховского рейда начал движение 2-й эшелон кораблей Ладожской флотилии в составе канонерской лодки «Лахта», транспорта «Ханси», 4 тральщиков, 1 баржи и 2 катеров. В Осиновец эшелон прибыл 27 ноября. В этот же день из Новой Ладogi вышел 3-й эшелон кораблей флотилии в составе канонерской лодки «Вира», транспортов «Чапаев» и «Вилсанди», тральщиков и катеров. Из-за тяжелой ледовой обстановки корабли прибыли в Осиновец только 4 декабря. Специальный отряд кораблей в составе канонерской лодки «Лахта», транспортов «Стенсо» и «Ханси», тральщика «ТЩ-63» и спасательного судна «Сталинец» с баржой вышел из Осиновца 28 ноября 1941 г. Корабли двигались в сплошном льду, местами настолько плотном, что приходилось его подрывать. Но кораблям так и не удалось подойти к причалам. 1 декабря они сосредоточились в Волховской губе

в 5–13 милях от Новой Ладogi и, так как топливо было полностью израсходовано, были затерты льдами и остались на зимовку.

За короткую, но очень трудную осеннюю навигацию 1941 г. на западный берег Ладожского озера было доставлено около 60 тыс. т различных грузов, из них 45 тыс. т продовольствия. В числе продовольственных грузов на судах и кораблях было перевезено более 27 тыс. т зерна, 15,5 тыс. т муки, около 1 300 т крупы, 214 т мяса, около 140 т масла животного, 88 т рыбы, 44 т макарон, 68,5 тыс. банок мясных консервов, 135 тыс. банок рыбных консервов, около 1 млн банок сгущенного молока. Из Ленинграда, кроме оперативных перевозок (на восточный берег Ладogi было доставлено более 20 тыс. военнoслужаших), водным путем было эвакуировано около 33,5 тыс. ленинградцев.

Водные перевозки осенью 1941 г. явились первым этапом борьбы за Ладожскую коммуникацию, которая велась в течение всего периода блокады Ленинграда.

Ледовая дорога через Ладoгу зимой 1941/42 годов.

С наступлением ледостава на Ладожском озере и прекращением водных перевозок Ленинград оказался в особенно трудном положении, в этих условиях единственный выход из положения состоял в строительстве зимней дороги по льду Ладожского озера.

1-м управлением Уполномоченного Гушоссдора был подготовлен документ под названием «Обследование выбора направления ледяной переправы через Ладожское озеро». В нем говорилось, что, по данным Гидрологического института, замерзание Ладожского озера происходит от берегов к середине, причем середина часто вовсе не замерзает или замерзает на очень короткое время. С учетом приведенных данных в документе высказывалось предложение наметить два варианта трассы ледовой переправы. Первый вариант - от Осиновецкой гавани, через банку Астречье, на о-ва Зеленцы и далее на Кобону. Согласно второму варианту, дорога должна была начинаться южнее бухты Ольховец и идти в направлении маяка Кареджи и далее на с. Черное. Без проделанной предварительной научной разработки организация дороги была бы немыслима.

В это время в гражданские и военные руководящие учреждения Ленинграда стали поступать самые различные предложения относительно организации зимних перевозок через Ладожское озеро. Так, профессор А.Н. Бутников не исключил возможность устройства троллейбусной линии, питаемой током от Волховской гидростанции через трансформатор, а Ленинградское отделение Научного инженерно-технического общества машиностроителей предложило создать флотилию в составе 300 грузовых буеров. Необходимо заметить, что буера пусть и не в таких масштабах действительно использовались для разведки и небольших перевозок.

18 ноября от начальника Осиновецкого порта поступило предложение, основанное на материалах Краснознаменного Балтийского флота, о прокладывании ледовой дороги по линии маяк Осиновецкий - маяк Кареджи, расстояние между которыми равнялось всего 17 км.

13 ноября 1941 г. приказ по тылу фронта «Об организации постройки ледяной дороги по водной трассе мыс Осиневец - маяк Кареджи» был подписан Ф.Н. Лагуновым, являвшимся заместителем командующего войсками и начальником тыла Ленинградского фронта.

Дорогу было приказано строить шириной не менее 10 м для двухстороннего движения автомобильного и тракторного транспорта. В районе ст. Ладожское Озеро и маяка Кареджи надлежало устроить перевалочные базы, вдоль всей трассы с промежутками в 5 км открыть питательно-обогревательные пункты и «установить масловодогрейки и пункты технической помощи автотранспорту». В результате проведения многочисленных ледовых разведок Ледовая дорога была определена по трассе Коккореве - банка Астречье - о-ва Зеленцы - Кобона. В то время это оказалось единственно возможным направлением дороги. Перемещать ее на север было нельзя, так как там стояла еще чистая вода или свежий тонкий лед, который часто взламывался волнами из открытой части Ладожского озера. Перемещать дорогу южнее также было невозможно: во-первых, из-за близости противника, находившегося на южном берегу Шлиссельбургской губы, и, во-вторых, из-за ненадежности льда, так как здесь вследствие сильного влияния течения р. Невы Кошкинский фарватер и

бухта Глубокая замерзали позднее. 19 ноября подписан приказ по войскам Ленинградского фронта «Об организации автотракторной дороги через Ладожское озеро». Этим приказом на начальника тыла фронта генерала Ф.Н. Лагунова и комиссара тыла бригадного комиссара Н.И. Жмакина возлагалось: организация автотракторной дороги через Ладожское озеро по трассе мыс Осиновец - о-ва Зеленцы с разветвлением на село Кобона и на село Лаврово, с грузооборотом в оба конца 4000 т в сутки, с поручением строительства дороги начальнику Автодорожного отдела Управления тыла фронта военному инженеру 1-го ранга В. Г. Монахову, в подчинение которого были выделены для этой цели 88-й отдельный мостостроительный батальон, 165-й строительный батальон и 14-й батальон обслуживания станций снабжения; организация на трассе силами 64-го дорожно-эксплуатационного полка дорожно-комендантской службы с открытием питательно-обогревательных пунктов через каждые 7 км; открытие перевалочных баз в Осиновце, ст. Ваганово, ст. Ладожское Озеро, Кобона, Лаврово; сосредоточение в районе Осиновца к 22 ноября для автотракторных перевозок 60 тракторов, 120 автомашин и 150 саней и к 25 ноября - 30 тракторов, 40 автомашин ЗИС-5 и 150 саней.

Приказ предусматривал открытие по ледовой дороге пешеходного и гужевого движения 22 ноября и автомобильного (полутонного) - 25 ноября 1941 г. Этим документом было положено начало знаменитой ледовой дороге через Ладожское озеро.

С 26 ноября 1941 г. приказом по тылу Ленинградского фронта ледовая дорога стала именоваться Военно-автомобильной дорогой № 101 (ВАД-101).

Уже 20 ноября, т. е. на два дня раньше назначенного срока, на восточный берег озера был отправлен батальон коннотранспортного полка. Командовал батальоном М.С. Муров, только утром 20 ноября, прибывший на берег Ладоги из-под Пулкова с гужевой ротой 13-й стрелковой дивизии 42-й армии. Несмотря на все трудности первого рейса, коннотранспортный батальон утром 21 ноября прибыл в Осиновец. По сведениям, представленным командиром конно-транспортного батальона М.С. Муровым, на западный берег

Шлиссельбургской губы было доставлено 63 тонны муки. Значение первого рейса коннотранспортного батальона невозможно переоценить: он положил начало действию ладожской ледовой дороги. Первые рейсы грузовых автомашин по ледовой дороге совершили автомобили 389-го отдельного автотранспортного батальона (командир В.А. Порчунов, комиссар Н.М. Каливердов) 17-й отдельной автотранспортной бригады (17-я ОАТБр). Уже вечером 21 ноября на восточный берег озера отправилась специально сформированная разведывательная колонна под командованием начальника штаба батальона старшего лейтенанта Е.А. Бирюковича. В колонне было десять автомашин ГАЗ-АА.

Приказом командования Ленинградского фронта от 19 ноября 1941 г. ответственность за организацию подвоза грузов к перевалочным базам Кобона и Лаврово была возложена на Уполномоченного Военного совета фронта генерала А.М. Шилова. В первое время грузы к восточному берегу Ладожского озера подвозились главным образом со складов ст. Войбокало, куда они были доставлены ранее. Но с выходом немецко-фашистских войск к этой станции и захватом ими Тихвина базы снабжения были перенесены на станции Заборье и Подборовье, находившиеся более чем за 300 км от восточного берега озера. Поэтому Военный совет Ленинградского фронта 24 ноября 1941 г. принял постановление «О строительстве зимней фронтовой автомобильной дороги ст. Заборье Северной железной дороги — Кобона, южный берег Ладожского озера» для подвоза продовольствия, горючего и боеприпасов к восточному берегу Ладожского озера и эвакуации населения и имущества из Ленинграда.

Новая автомобильная дорога, которая вскоре стала именоваться Военно-автомобильной дорогой № 102 (ВАД-102), согласно приказу, должна была проходить по трассе ст. Заборье - Серебрянская - Великий Двор - Лахта - Никульское - Шаньгово - Еремина Гора - Новинка - Ямское - Карпино - Новая Ладога - Кобона. На ст. Заборье была создана перевалочная база. Общий грузооборот дороги в оба конца был определен в 2000 т в сутки. Сооружение и эксплуатация дороги требовали преодоления огромных трудностей, так как трасса проходила по глухой, пересеченной лесисто-болотистой местности.

Отсутствие опыта в организации в подобных условиях дорожной службы на большом протяжении, снежные метели, непригодность дорог для движения автотранспорта - все это создавало большие трудности при движении автоколонн. Многие автомашины застревали в пути, выходили из строя. Темпы движения были крайне низкими, некоторые автоколонны находились в пути от 10 до 20 суток.

Таким образом, доставкой грузов для Ленинграда стали заниматься две дороги - ВАД-101, проходившая по льду Шлиссельбургской губы Ладожского озера, и ВАД-102, проходившая от восточного берега озера до станции, Заборье, в последующем произошло подчинение ледовой дороги на правах участка начальнику ВАД-102.

В представленных территориях, этому драматическому этапу функционирования «Дороги жизни» соответствуют объекты культурного наследия: «Памятник-стела, посвященный «Дороге жизни», которая проходила здесь в 1941 г. в период боев за г. Тихвин. В Заборье в то время находился важный автомобильно-железнодорожный перевалочный пункт» и «Памятный знак – «Автомашина ЗИС-5», установленный на «Дороге жизни», которая проходила здесь в 1941-1942 гг.».

Трасса всей Военно-автомобильной дороги Ленинградского фронта, проходившая от станций Заборье и Подборовье до западного берега Ладожского озера, по своей протяженности была самой длинной и составляла почти 308 км. За один рейс автомашины должны были пройти по плохим дорогам почти 620 км. Поэтому автомашины находились в пути по 10–20 суток. Но перевозки от станций Заборье и Подборовье длились недолго и производились только до освобождения Тихвина советскими войсками.

20 декабря 1941 г. Военный совет Ленинградского фронта своим постановлением перенес перевалочные базы со станций Заборье и Подборовье в Тихвин и обязал начальника фронтовой Военно-автомобильной дороги генерала А.М. Шилова изменить трассы для переброски грузов от Тихвина до Новой Ладogi. Новая трасса для движения автомашин с грузом общим протяжением 115 км проходила по маршруту Тихвин - Красная Нива - Новая

Ладога. Трасса для движения порожних машин протяжением 155 км проходила по маршруту Тихвин - Кайвакса - Новинка - Костьково - Колчаново - Новая Ладога. Таким образом, Военно-автомобильная дорога Ленинградского фронта, имея своим началом ледовую дорогу длиной 30 км, почти сразу же удлинилась до 308 км за счет сухопутных дорог, проходивших к востоку от Ладожского озера. Это было связано с наступлением немецко-фашистских войск и захватом ими Тихвина. Но уже в декабре 1941 г., в связи с успешным контрнаступлением советских войск и разгромом фашистов на тихвинском и волховском направлениях, длина Военно-автомобильной дороги сократилась к концу первого периода ее работы составляла 180 км.

Основным звеном дороги являлась та ее часть, которая проходила по льду Ладожского озера. Организация интенсивных и бесперебойных перевозок по этой дороге была главной задачей управления дороги.

17 декабря 1941 г. начальник ВАД-101 капитан 2-го ранга М.А. Нефедов и военком батальонный комиссар П.С. Глухов утвердили «Инструкцию о порядке движения и эксплуатационного содержания ледяной дороги по Ладожскому озеру». Согласно инструкции, обязательным являлась установка на трассе километровых столбов, указателей поворотов и ограничения скоростей, обозначения границ взводных и ротных участков, щитов с надписью: «Проезд закрыт» на наезженных, но опасных или закрытых участках и объездах. Интервал между машинами при движении или остановке на льду допускался 40–50 м и как минимум 30 м.

Благодаря работе Ладожской дороги появилась возможность увеличить норму выдачи хлеба в Ленинграде. С 25 декабря 1941 года рабочие и ИТР стали получать по 350 г хлеба в день, остальное население - по 200 граммов, что вызвало небывалый подъем оптимизма среди населения осажденного города. Самый тяжелый период в жизни блокадного Ленинграда был преодолен.

Тем не менее объемы перевозимого продовольствия не могли полностью соответствовать потребностям города и 5 января 1942 г. к водителям автомашин, командирам, комиссарам фронтовой автомобильной дороги обратился секретарь ЦК и Ленинградского городского комитета ВКП(б) А.А.

Жданов. В обращении говорилось: Ежедневно она перевозит не более третьей части грузов, необходимых для того, чтобы мало-мальски удовлетворять и без того урезанные до крайних пределов потребности Ленинграда и войск фронта в продовольствии и в автогорючем. Это значит, что снабжение Ленинграда и фронта все время висит на волоске, а население и войска терпят невероятные лишения. Это тем более нетерпимо, что грузы для Ленинграда и фронта имеются. Стало быть, быстро исправить положение и облегчить нужду Ленинграда и фронта зависит от вас, работников фронтовой автодороги, и только от вас».

После обращения значительно увеличилось движение «двухрейсовиков», т.е. водителей, осуществлявших два рейса в день, увеличивалось с каждым днем. Если раньше два рейса делали только отдельные водители, то, как сообщалось в донесении политотдела 17-й ОАТБр от 9 января 1942 г., за последние три дня только по 385-му ОАТБ число водителей, делавших два рейса, возросло до 25 человек. Умножение числа двухрейсовиков давало возможность значительно увеличить количество грузов, перевозимых в Ленинград. Если 5 января 1942 г. 385-м батальоном было переправлено всего 85 т. грузов, то за 7 января - 176 т., а за 8 января - 226 тонн.

Срочные меры, принятые Военным советом Ленинградского фронта для быстрого восстановления взорванных железнодорожных мостов через реки Лынна и Сясь, дали возможность открыть сквозное железнодорожное движение на линии Тихвин - Волховстрой - Войбокало - Жихарево. А это позволило значительно приблизить к восточному берегу Ладоги перевалочные базы и организовать их на ст. Войбокало и ст. Жихарево. Эти перевалочные базы постановлением Военного совета фронта от 4 января 1942 г. были подчинены начальнику Военно-автомобильной дороги, а фронтовая база в Тихвине, перевалочная база в Осиновце и распределительная на ст. Волховстрой подчинялись Управлению тыла фронта.

Постановлением Военного совета фронта устанавливались две кольцевые трассы для движения автотранспорта к новым перевалочным базам.

Со ст. Жихарево на Ленинград путь общим протяжением 44 км проходил через Желанное, Троицкое, Валья, Лаврове, ледовый участок, Вагановский спуск, ст. Ладожское Озеро. В обратном направлении на Жихарево трасса длиной 43 км шла через Вагановский спуск, ледовый участок, Лаврове, Городище. Длина всего кольцевого рейса составляла 87 км.

Со стороны ст. Войбокало на Ленинград трасса длиной 58 км проходила через Дусьево, Бор, Кобону, ледовый участок, Вагановский спуск, ст. Ладожское Озеро. В обратном направлении путь в 53 км проходил через Вагановский спуск, ледовый участок, Лаврово, Колосарь, Бабаново. Общая длина этой кольцевой трассы составляла 111 км.

1 января 1942 г. Государственный Комитет Обороны специальным постановлением обязал НКПС в месячный срок построить железнодорожную ветвь протяжением 40 км от ст. Войбокало Кировской железной дороги до окончания песчаной косы в Ладожском озере, используя при необходимости под укладку железнодорожного пути существующую грунтовую дорогу.

20 февраля 1942 г. было открыто железнодорожное движение до Кобоны и 6 марта - до оконечности песчаной косы напротив острова Кареджи. При этом на восточном берегу Шлиссельбургской губы Ладожского озера были построены три новые станции - Лаврове, Кобона и Коса.

Здесь необходимо отметить необычайно интересный факт, того как природная аномалия на Ладожском озере случившаяся в то время помогла реализации этого проекта. Благодаря тому, что уровень воды в Ладожском озере упал почти на метр, на короткое время возникла узкая Кареджская коса.

24 апреля был последним днем работы ледовой дороги. В связи с резким ухудшением состояния льда, участившимися случаями провала автомашин, пригибанием льда даже под тяжестью человека, образованием больших озер у берегов дальнейшая эксплуатация ледовых путей стала невозможна. Поэтому приказом командования Военно-автомобильной дороги с 16 часов 24 апреля движение всех видов транспорта, а также пешеходное движение по льду было прекращено.

Общие итоги работы Военно-автомобильной дороги Ленинградского фронта были весьма значительными и привели к серьезному улучшению положения Ленинграда. Только в Ленинград было доставлено более 361 тыс. т. различных грузов, в основном продовольствие. Его было завезено около 262,5 тыс. т., что составляло 73% от общего количества переправленных грузов. Пополнение запасов продовольствия, как было сказано выше, позволило увеличить нормы выдачи хлеба и удовлетворять население положенными по карточкам другими продуктами питания. Наряду с этим подвоз продовольствия дал возможность создать в Ленинграде и некоторые запасы, что было особенно важно в связи с неизбежным весенним разрушением ледовых трасс и перерывом в перевозках.

Значительное место среди перевезенных в Ленинград грузов составляли боеприпасы и взрывчатые вещества. Всего их было доставлено около 32 тыс. т., что составляло около 9 % от общего количества перевезенных грузов. Это намного увеличило огневую мощь защитников города.

Значение ледовой дороги не ограничивается только перевозками грузов в Ленинград. По ней осуществлялись перевозки и из Ленинграда, среди которых первое место по своим масштабам занимает эвакуация гражданского населения (41%). Всего по ледовой дороге зимой 1941/42 г. было эвакуировано более 550 тыс. ленинградцев, из которых более 36 тыс. человек было вывезено с декабря 1941 г. по 22 января 1942 г. и более 514 тыс. человек — с января по апрель 1942 г. Кроме гражданского населения, из Ленинграда было эвакуировано более 35 тыс. раненых. Это дало возможность не только разгрузить город, но и спасти эвакуированное население от постоянной угрозы гибели вследствие голода, артиллерийских обстрелов и бомбардировок противника. Ледовая дорога, по которой производились также воинские перевозки, сыграла значительную роль в осуществлении оперативно-стратегического маневра вооруженными силами. Перевозки войск из Ленинграда составили 20% от всех перевозок. В начале февраля 1942 г. была перевезена также 124-я танковая бригада вместе с тяжелыми танками «КВ». Указом Президиума Верховного Совета СССР от 8 мая 1942 г. 341 работник ледовой дороги за образцовое выполнение

заданий правительства по снабжению города Ленинграда и Ленинградского фронта был награжден орденами и медалями. Три человека - начальник тыла Ленинградского фронта Ф. Н. Лагунов, начальник Военно-автомобильной дороги А. М. Шилов и военный комиссар И. В. Шикин - были награждены орденом Ленина, 12 человек - орденом Красного Знамени, 114 человек - орденом Красной Звезды, 62 человека - медалью «За отвагу» и 150 человек - медалью «За боевые заслуги». Газета «Правда» 9 мая 1942 г. писала: «История Ладожской дороги — это поэма о мужестве, настойчивости и стойкости советских людей. Дорога жила полнокровной фронтовой жизнью. Это и был фронт. И эти люди были одним из стойких отрядов защитников Ленинграда».

Навигация 1942 года.

Ликвидировать последствия первой блокадной зимы, восстановить здоровье ленинградцев, привести город в порядок и развернуть работу по превращению Ленинграда в неприступную крепость и сорвать замысел гитлеровского командования захватить его штурмом - все это можно было сделать только при наличии надежной связи города с Большой землей, наличии коммуникации, по которой можно было бы получать все необходимое для города, эвакуировать население и вывезти то, что могло быть использовано для борьбы с фашистской Германией за пределами блокадного кольца. Проблема коммуникаций и летом 1942 года оставалась жизненно важной. Для ее решения требовались огромные усилия. Единственной коммуникацией после прекращения работы ледовой дороги оставалась водная трасса через Ладогу, в частности через ее южную часть.

В результате усилий рабочих, речников и военных моряков к открытию навигации ладожский флот был отремонтирован и подготовлен к перевозкам. Всего он насчитывал 116 единиц самоходного и несамоходного грузопассажирского флота общей грузоподъемностью 32765 т. В составе самоходного флота насчитывалось 5 озерных и 63 речных буксира Северо-Западного речного пароходства и 10 тральщиков Ладожской военной флотилии, предназначенных для буксировки несамоходных барж, а также 6 канонерских лодок, 15 грузопассажирских пароходов и 26 мотоботов,

паровых шхун и шаланд, принадлежавших в основном Ладожской военной флотилии. Несамостоятельный флот, принадлежавший Северо-Западному речному пароходству, состоял из 11 озерных и 58 речных барж общей грузоподъемностью 29 551 тонн. Однако весь этот транспортный флот, состоявший в основном из речных несамостоятельных судов, которые в мирных условиях вообще не допускались к плаванию по озеру, не был в состоянии обеспечить предстоящий объем перевозок и нуждался в пополнении.

11 марта 1942 г. Государственный Комитет Оборона поручил строительство новых судов наркоматам судостроительной промышленности и речного флота. Первый должен был построить 10 металлических барж грузоподъемностью 600 т каждая, второй - 30 деревянных барж общей грузоподъемностью 10 тыс. тонн. В феврале комиссия Ленинградского обкома партии во главе со специальным уполномоченным Наркомата речного флота по Северо-Западному речному пароходству М. П. Антоновым выбрала место для создания верфи. Ее было решено строить на базе эвакуированного Сясьского целлюлозно-бумажного комбината, помещения которого позволяли разместить некоторые цехи верфи и значительное число рабочих. Строившиеся на Сясьской верфи деревянные озерные баржи имели длину 40 м, ширину 8 м, высоту борта 3,2 м и при осадке 180 см вмещали более 380 т груза. Первые три баржи были построены в мае, а к 31 сентября 1942 г. были спущены все 30 барж. Их общий тоннаж был равен 11 600 т. 4 ноября в результате предоктябрьского социалистического соревнования была сдана в эксплуатацию 31-я баржа.

В марте 1942 г. развернулось строительство и металлических барж. Их поручено было строить трем ленинградским судостроительным заводам - Балтийскому, Адмиралтейскому и им. А.А. Жданова. Однако переход барж - из Ленинграда в Ладожское озеро по Неве оказался невозможным вследствие того, что на ее левом берегу (от Ивановских порогов) находился противник. Большие размеры барж препятствовали их перевозке по железной дороге. Поэтому было решено изготавливать в Ленинграде только секции барж, перевозить их по железной дороге к озеру и тут же на берегу собирать и сваривать.

Первоначально предполагалось, что сборка барж будет производиться в Сясьстрое, но Военный совет фронта 24 марта постановил перенести сборочную площадку на западный берег Ладожского озера в район бухты Гольсмана. Этим же постановлением Военный совет во исполнение решения ГКО от 11 марта 1942 г. потребовал от лиц, ответственных за судостроение в Ленинграде, к 15 мая полностью закончить постройку барж на судостроительных заводах в Ленинграде, а затем, разрезав их на габаритные секции, переправить по железной дороге в бухту Гольсмана для сварки секций и спуска барж на воду. Строить нормальные баржи с обтекаемыми обводами, требовавшими для своего выполнения специальных горячих работ, в условиях блокады было очень трудно. Во-первых, для этого требовался большой расход топлива, которого в Ленинграде было очень мало, а во-вторых, истощенные рабочие не имели сил, чтобы кувалдами подгонять нагретые листы обшивки и детали набора корпуса барж. Поэтому привычные обводы надо было заменить плоскостными, гранеными. Правда, плоскостные обводы барж могли несколько снизить их мореходные качества. Но это полностью окупалось дешевизной и скоростью постройки. Как вспоминал потом бывший начальник Ладожской верфи С.А. Боголюбов, «спрямленные обводы были в то время решающим фактором, обеспечившим постройку стальных судов в заблокированном Ленинграде». До 23 июля 1942 г. было построено 11 барж, а затем еще три. Это были совершенно уникальные суда не только из-за условий, в которых они создавались, но и по своей конструкции. Они имели длину по грузовой ватерлинии около 51 м, ширину 9,2 м, высоту борта 3,2 м. Грузоподъемность баржи при осадке 2,16–2,6 м была 600-800 т, а при осадке 2,82 м - 900 т. Весила баржа 220 тонн. С целью увеличения объема перевозок в июле 1942 г. возникла идея превратить металлические баржи в паромы. Паромная переправа имела большие преимущества, она давала возможность перевозить грузы без их перевалки, прямо в железнодорожных вагонах и на платформах. Паромы, помимо груженых вагонов, должны были обеспечить перевозку на Большую землю и бездействовавших в Ленинграде паровозов. Это намного осложняло создание паромной переправы, так как вес паровоза в два раза превышал вес

самого тяжелого вагона, а центр тяжести его находился значительно выше, что еще больше уменьшало остойчивость парома. Грузеная баржа-паром, по свидетельству наблюдавших за ее движением лиц, производила фантастическое впечатление. Ее надводный борт был настолько мал, что казалось, будто паровозы или вагоны, находившиеся на ее палубе, идут прямо по воде.

7 мая 1942 г. Военный совет Ленинградского фронта специальным постановлением обязал заместителя наркома судостроительной промышленности А.В. Самарина и директоров ленинградских судостроительных заводов построить первые пятьдесят самоходных тендеров.

Всего в течение навигации 1942 г. было построено и сдано Ладожской военной флотилии 118 самоходных тендеров. Тендеры представляли собой небольшие стальные баржи с простейшими формами корпуса грузоподъемностью 15–25 т. Они имели по два грузовых трюма. Машинное отделение находилось в кормовой части, а кубрик — в носовой. Длина тендера достигала 15 м, ширина - 4 м. На нем стоял 75-сильный автомобильный двигатель, позволявший развивать скорость до 6 узлов (11 км в час). Плоское дно тендера и небольшая осадка (50–60 см) позволяли ему подходить близко к берегу. На некоторых из них на треногах стояли ручные пулеметы. Обслуживались они командой из двух-трех человек.

Таким образом, постройкой качественно новых плавучих средств в течение навигации 1942 г. - деревянных и металлических барж, а также самоходных тендеров - было ликвидировано одно из узких мест в перевозках по Ладожскому озеру.

Составной частью подготовки к навигации 1942 г. на Ладожском озере являлась реконструкция и расширение старых портов и строительство новых. 3 марта Военный совет Ленинградского фронта принял по этому вопросу специальное постановление. В нем предусматривалось: проведение к 1 апреля дноуглубительных и строительных работ по дооборудованию причалов Осиновецкого порта (бухты Осиновец, Гольсмана и Морье) с целью обеспечения 3-метровой глубины на подходах к причалам и возможности одновременной разгрузки или погрузки 8 судов; восстановление к 15 апреля

причалов пристани Гостинополе и строительство новых перевалочных баз на восточном берегу Шлиссельбургской губы. Первая очередь (к 1 апреля) нового строительства на песчаной косе в районе маяка Кареджи предусматривала одновременную стоянку под погрузкой 6 озерных барж, вторая очередь (к 1 мая) - в районе с. Кобоны (Новоладожский канал) еще 6 барж.

В предложенных к рассмотрению территориях указан объект культурного наследия регионального значения «Памятные места, где в 1941-43 гг., в период блокады Ленинграда, находились причалы водной трассы «Дороги жизни», который отражает историю создания в рекордно короткие сроки сооружения портовой инфраструктуры с уникальными техническими решениями.

Осиновецкий порт с бухтами Морье, Новая, Осиновец, Гольсмана и гаванью Каботажная, расположенными на западном берегу озера, насчитывал 14 пирсов общей длиной более 2200 м. Если к началу навигации порт одновременно мог принимать всего 8 барж, то к августу 1942 г. - уже 20, а к сентябрю - 22 баржи. Строительство порта потребовало развития железнодорожных путей ст. Ладожское Озеро. Эта задача была возложена на 9-ю железнодорожную бригаду. В результате строительства погрузочно-разгрузочных путей в прилегающих бухтах, укладки второго пути от ст. Ладожское Озеро до бухты Морье и других работ был создан мощный железнодорожный узел, включавший станции Болт, Костыль, Осиновец, Каботажная и Ладожское Озеро. Всего в 1942 г. было уложено около 30 км железнодорожных путей широкой колеи и около 9 км узкой колеи.

Как выглядел Ладожский железнодорожный узел, можно представить себе по воспоминаниям бывшего заместителя начальника узла В. В. Чубарова: «В двух километрах от основной станции Ладожское Озеро появилась станция Каботажная. Два разъездных пути, две стрелочные будки и кузов вагона вместо вокзала - вот и все. Эта станция стала центром пассажирских эвакуационных перевозок. Здесь люди выходили из вагонов и пересаживались в автомашины, которые везли их к берегу, где ожидали пароходы и баржи.

Около бухты Гольсмана, среди густого кустарника, в трех километрах севернее станции Ладожское Озеро, была построена станция Костыль. Она

имела много путей, два из них уходили к широкому пирсу, оборудованному мощными кранами. Помещение дежурного, как и на других временных станциях узла, находилось в вагоне.

В двух километрах, около бухты Морье, в хвойном лесочке, построили станцию Болт, которая использовалась в основном для перегрузки нефтепродуктов и угля. Тут же соорудили мощные пирсы с железнодорожными путями, куда причаливали огромные паромы.

В стороне от прямой линии Каботажная — Ладожское Озеро — Костыль - Болт, вблизи Осиновецкого маяка, была построена станция Осинец, имевшая несколько путей, часть которых была расположена на двух пирсах, уходивших далеко в озеро...

На станции Ладожское Озеро вместо довоенных четырех путей стало более двадцати. Были устройства для экипировки, водоснабжения, два треугольника для поворота паровозов. На опушке лесочка высилась водонапорная башня, а с двух концов станции — гидроколонки».

Кобоно-Кареджский порт, выстроенный на восточном берегу озера, к началу навигации имел 5 пирсов общей длиной более 2900 погонных метров. К концу навигации в порту было уже 13 пирсов общей длиной более 5500 погонных метров, при строительстве порта было уложено 12 км.железнодорожных путей широкой колеи и столько же узкой колеи.

Пирс № 8 был рассчитан для выгрузки паровозов, а также для выгрузки и погрузки подвижного железнодорожного состава с барж-паромов. Он имел длину 315 погонных метров. На пирсе был уложен железнодорожный путь, соединенный с линией Коса - Войбокало. Вблизи железнодорожного пирса № 8 в конце августа 1942 г. для приема порожних железнодорожных цистерн, переправляемых из Ленинграда, вплавь по озеру, был построен слиповый путь, также соединенный с железнодорожной линией Коса – Войбокало, что являлось смелым инженерным решением для своего времени.

Особое значение для поддержания коммуникаций приобретали шоссейные дороги. «Если зимой все дело сводилось главным образом к расчистке дорог от снега, то с наступлением весны требовалось провести не

только ремонтные работы, но и новое дорожное строительство. В мае 1942 г. военные дорожники капитально отремонтировали дорогу Ленинград - Ладожское Озеро, и она была в состоянии обеспечивать бесперебойные грузовые и пассажирские перевозки.

В навигацию 1942 г. для бесперебойного снабжения горючим Ленинградского фронта и города Ленина на Ладожском озере был выстроен подводный трубопровод. Постановление ГКО о строительстве трубопровода было подписано 25 апреля 1942 г. Этим постановлением ГКО обязал Наркомстрой, в частности Главнефтеспецстрой, построить к 20 июня сварной подводный 4-дюймовый трубопровод от восточного до западного берега Ладожского озера длиной около 25 км и производительностью 300–350 т в сутки и перекачивающую станцию с металлической емкостью 1000 т на мысе Кареджи, а также раздаточное устройство с металлической емкостью 600 т на западном берегу озера. Трубопровод был испытан перекачкой под большим давлением сначала воды, а потом керосина и 18 июня 1942 года вступил в строй.

Ладожский трубопровод был значительным инженерным сооружением, созданным в короткие сроки в сложных условиях военной обстановки, в непосредственной близости от позиций противника.

Перевозки по Ладожскому озеру в навигацию 1942 г. осуществлялись по двум трассам — малой и большой. Малая трасса, протяженностью 29 км, проходила между восточным и западным берегом Шлиссельбургской губы от Кобоны до Осиновца. Большая трасса, длиной 150 км (из них 35 км по р. Волхов и 115 км по Ладожскому озеру), шла от Гостинополья через Новую Ладогу до Осиновца. Для того чтобы обеспечить плавание, судов с несовершенными навигационными приборами и недостаточно квалифицированным плавсоставом, была проведена большая работа по навигационному оборудованию трасс.

Наличие на Ладожском озере широкого причального фронта позволило специализировать отдельные пирсы и причалы на определенных категориях

погрузочно-разгрузочных операций. Военный совет фронта еще 19 апреля 1942 г. установил следующую специализацию пристаней:

Осиновец - прием продовольствия, интендантского и технического имущества, эвакуация больных, раненых и населения;

Гольсмана - прием горюче-смазочных материалов, угля, жидкого топлива и отправка различных грузов из Ленинграда;

Морье - прием спецгрузов;

Гостинополье - отправка горюче-смазочных материалов, угля жидкого топлива;

Новая Ладога - отправка продовольствия, военно-технического морского имущества, прием эвакуированных жителей Ленинграда;

Коса - отправка продовольствия и спецгрузов, прием грузов из Ленинграда;

Кобона — отправка продовольствия, сантехнического имущества, прием эвакуируемых из Ленинграда раненых и гражданского населения.

После рейса «Гидротехника» 20 мая, открывшего навигацию, между Осиновцем и Кобоной начались регулярные перевозки. Движение судов по большой трассе началось позже, несмотря на то, что в Новой Ладоге заранее на 35 барж, 2 транспорта и паровую шаланду было погружено 14 340 тонн различных грузов. Это объясняется тем, что в Волховской губе лед держался дольше. Первому конвою в составе двух канонерских лодок «Лахта» и «Шексна», транспортов «Ханси» и «Стенсо», паровой шаланды «Лигово», буксирного парохода «Никулясы» с двумя баржами и тральщика № 65 с одной баржей удалось выйти из Новой Ладоги в Осиповен; только 28 мая 1942 года.

Станции и базы на западном берегу Ладожского озера прикрывала Осиновецкая зенитная артиллерийская группа. В ее состав входили батареи 20-го, 25-го, 432-го отдельных зенитных артиллерийских дивизионов (ОЗАД), 1-я, 2-я и 3-я железнодорожные батареи, в которых насчитывалось 48 зенитных орудий среднего калибра, 3 орудия малого калибра, 15 пулеметов, 6 станций «Прожзвук» и 15 прожекторных станций. Объекты восточного берега (Коса, Леднево, Кобона, Лаврово) прикрывала Кобонская зенитная артиллерийская

группа. В ее состав входили 225-й, 251-й, 434-й ОЗАД и 124-я зенитная пулеметная рота, насчитывавшие в своем составе 30 орудий среднего калибра, 6 орудий малого калибра, 19 пулеметов, 7 станций «Прожзвук» и 12 прожекторных станций. Зенитной артиллерией были также прикрыты железнодорожные станции Войбокало, Жихарево, Волховстрой, Тихвин, объекты в Гостинополе и Новой Ладого и железнодорожные мосты. Всего Ладожскую коммуникацию и ее базы прикрывало 150 зенитных орудий среднего калибра, 40 орудий малого калибра, более 70 пулеметов, 25 станций «Прожзвук» и 65 прожекторных станций.

Кроме этого активную роль в защите «Дороги жизни» сыграла Осиновецкая военно-морская база на западном берегу Ладожского озера.

В частности, речь идет о 101-й артиллерийской батарее 302-го отдельного артиллерийского дивизиона Осиновецкой военно-морской базы Ладожской военной флотилии. По воспоминаниям командира батареи А.С. Седова: «После финской кампании батарея морских дальнобойных орудий была законсервирована. Но как только началась Великая Отечественная война, артиллерийский форт получил боевую задачу - охранять район. Батарея вступила в бой с немцами в сентябре сорок первого года, когда фашисты прорвались в Шлиссельбург. Они пытались с ходу форсировать Неву, но их замысел был сорван. Батарея открыла по ним огонь и вела его в течение нескольких дней. Позднее нашей главной задачей была охрана Дороги жизни и военных объектов по ладожскому побережью. Батарея нанесла ощутимый урон врагу. Мы уничтожили много вражеских танков, пулеметов. Батарейцы помогли эвакуироваться со льда озера двумстам пятидесяти восьми раненым морякам, участвовавшим в прорыве блокады. Наши потери были минимальными. Погиб только один артиллерист и семнадцать ранены».

В наградном листе на награждение Седова орденом Отечественной войны I степени указано: «В 40 случаях подавил огонь батареей противника, обстреливающих ледовую дорогу Ладожского озера. 30 раз противник высылал по 18-25 бомбардировщиков на уничтожение батареи Седова, но при

тщательной маскировки и ПВО батарея оставалась невредимой и продолжала громить врага».

Таким образом включение в состав достопримечательного места, связанного с коммуникацией по Ладожскому озеру объекта культурного наследия регионального значения «Бывший форт, где в 1941-44 гг. находилась береговая батарея КБФ, защищавшая «Дорогу жизни» и рубежи обороны советских войск на берегах Ладоги и Невы (сохранились ж. бет.сооружения») представляется оправданным.

Всего за период навигации 1942 года авиация противника группами по 80–130 самолетов совершила 120 дневных и 15 ночных налетов на наши порты и базы, а также на суда и корабли на переходах. В результате действий вражеской авиации погибло 200 и было ранено 248 человек. Было потоплено или сильно повреждено 12 самоходных и 9 несамоходных судов. Наиболее крупными потерями были гибель от вражеских бомб 5 сентября 1942 г. буксирного парохода «Узбекистан» с командой из 10 человек и 5 ноября баржи-парома № 4 529 с 10 груженными вагонами. Однако гитлеровцы не только бессильны были парализовать Ладожскую коммуникацию, но и сколько-нибудь серьезно нарушить работу флота и портов. При огромном грузообороте потери грузов от вражеских налетов при перевозках были незначительными, всего около 3800 т, что не превышало 0,4% перевезенных грузов. Противник же за навигацию потерял от действий советских истребителей и зенитной артиллерии 160 самолетов. Таким образом, противовоздушная оборона Ладожской коммуникации оказалась достаточно эффективной.

Немецко-фашистское командование, не добившись успеха с помощью своей авиации, решило привлечь для нарушения перевозок по Ладожскому озеру морские силы, используя их совместно с авиацией. В связи с тем, что сами финны не могли усилить корабельный состав на Ладожском озере, они обратились за помощью к своему союзнику. Немецкое командование в свою очередь обратилось к итальянцам, и те выделили для действий на Ладожском озере 4 торпедных катера «МАЗ» новейшей конструкции, имевших водоизмещение 20 тонн, мощность главного (авиационного) двигателя 2000

лошадиных сил, скорость 47 узлов, радиус действия 300 миль. 22 июня 1942 года на усиление финских военно-морских сил из Специи (Италия) на Ладожское озеро был переброшен 12-й отряд торпедных катеров, отряд имел в составе четыре торпедных катера («Motoscafo Anti Sommergibile»), MAS).

Кроме того, было принято решение привлечь для нападений на Ладожскую коммуникацию специальные десантные суда-баржи водоизмещением 144 т, названных по имени их конструктора «Зибель-паромами» и предназначавшихся ранее для вторжения в Англию. Они представляли собой спаренные мотопонтоны, соединенные широким помостом, на середине которого стояли рубка и дальномер. По углам помоста были установлены орудия и стеллажи для боезапаса. «Зибель-паромы» имели броню и очень малую осадку. Тяжелые десантные баржи были вооружены тремя 88-миллиметровыми орудиями и двумя 20-миллиметровыми пулеметами. На легких десантных баржах стояли два 20-миллиметровых пулемета и одна 37-миллиметровая пушка. Транспортные, санитарные и штабные десантные баржи были вооружены одной пушкой калибра 37 мм. Понтоны десантных барж состояли из отдельных разборных секций, которые в разобранном виде легко перевозились как по железной дороге, так и автотранспортом. Сборка барж была сравнительно простым делом, не требовавшим специально оборудованных мастерских, и состояла в основном в навинчивании гаек на болты, соединявшие отдельные части судна. 15 июля 1942 г. на Ладожское озеро прибыли первые 15 десантных судов. Они были перевезены из Таллина в Хельсинки на судне, а затем по железной дороге доставлены в Лахденпохья.

После неудачных попыток нанести ущерб перевозкам по озеру немецкое командование предприняло специальную операцию против острова Сухо под кодовым названием «Бразиль». Первоначально операция была намечена на 13 октября, но затем перенесена на 22 октября 1942 г. Остров Сухо, расположенный у входа в Волховскую губу, представляет собой маленький каменистый островок искусственного образования, имеющий форму неправильной подковы. Его размеры - 90 на 60 м. На острове имелись маяк и сигнально-наблюдательный пункт. Так как остров был расположен на пути

движения наших конвоев (в 37 км к северу от Новой Ладogi), контролировал значительный район южной части Ладожского озера и прикрывал подходы к Волховской губе, в сентябре 1942 г. здесь были установлены 3-орудийная 100-миллиметровая батарея противокатерной обороны и 3 пулемета. Гарнизон острова насчитывал 90 человек. Кроме артиллерии и пулеметов, создавалась противодесантная оборона, однако к октябрю она еще не была закончена: не были установлены проволочные заграждения, не закончено оборудование огневых точек, не были минированы и подступы к острову.

Предпринимая операцию против о. Сухо, немецкое командование планировало разрушение маяка и радиостанции, уничтожение артиллерийской батареи, овладение кодами и шифрами и минирование подходов к острову. Достижение противником этих целей несомненно затруднило бы наши перевозки, особенно по большой трассе.

Ход боя изложен в наградном листе на награждение командира батареи на острове Сухо старшего лейтенанта ГУСЕВА И.К. орденом Ленина: «На голом и почти необитаемом, искусственно созданном, небольшом острове Ладожского озера – Сухо, под руководством т. ГУСЕВА в очень короткое время была создана и приведена в боевую готовность, артиллерийская батарея для защиты нашей коммуникации Новая Ладога – Осиновец, обеспечивающей подвоз грузов для осажденного Ленинграда. Эту свою роль и сыграла батарея 22 октября 1942 года, когда десантные суда противника, количеством около 32 единиц подошли к острову Сухо с целью его захвата. Тов. ГУСЕВ с первого момента боя правильно и умело руководил боевой работой своих подчиненных. Огнем батареи утоплено три и подбито три десантных судна противника и уничтожено до 20 немцев, высадившихся на остров под прикрытием мощного артиллерийского и пулеметного огня со всех своих судов... В результате борьбы личного состава батареи под руководством и личного примера тов. ГУСЕВА десант противника, несмотря на мощь огня с его судов был сброшен в озеро и с помощью подошедших кораблей и авиации был разгромлен».

Разгром немецко-фашистского десанта и флотилии имел большое значение для бесперебойности наших перевозок по Ладожскому озеру.

Убедившись в бесперспективности использования кораблей для нарушения коммуникаций, немецкое командование расформировало «флотилию паромов» и убрало с Ладожского озера свои десантные баржи и итальянские торпедные катера.

Общие итоги перевозок по Ладожскому озеру в навигацию 1942 г. были весьма значительными. В Ленинград, по данным отчета Отдела военных сообщений Ленинградского фронта, было перевезено более 790 тыс. т. различных грузов. Почти половину этих грузов - более 353 тыс. т. - составляло продовольствие. При этом на первом месте находились хлебные грузы - около 161 тыс. т. муки. Значительную долю среди доставленных в Ленинград грузов занимали топливо (более 106 тыс. т угля и около 34 тыс. т. леса в плотках) и горюче-смазочные материалы (более 150 тыс. т.). Среди горюче-смазочных материалов более 117 тыс. т. было перевезено водным транспортом и свыше 34 тыс. т перекачано по подводному трубопроводу. Водным транспортом было перевезено: авиабензина — более 10 тыс. т., автобензина - около 10 тыс. т., лигроина - 90 т, керосина — 2,2 тыс. т., мазута - более 63 тыс. т., соляра - 27,2 тыс. т., автола — более 1 700 т., смазочных масел – 1 700 т., прочих горюче-смазочных материалов - более 2 тыс. т. Подводный трубопровод в период навигации 1942 г. находился в эксплуатации 167 суток, но фактически действовал только 99 суток. Остальные 68 суток он не работал из-за отсутствия горючего для перекачки. Тем не менее, по трубопроводу было перекачано на западный берег Ладожского озера более 18 тыс. т. автобензина, свыше 11 тыс. т. керосина и более 3 200 т. лигроина.

В Ленинград было доставлено 89 тыс. т. боеприпасов и более 8 тыс. т. вооружения, в том числе 202 танка и 631 орудие, а также 34 тыс. т. военно-технического имущества и народнохозяйственных грузов.

В навигацию 1942 г., кроме различных грузов, в Ленинград было перевезено около 290 тыс. военнослужащих для пополнения Ленинградского фронта. За период навигации из города было вывезено около 540 тыс. человек, из которых более 448 тыс. человек - эвакуированных жителей, около 41 тыс. - раненых и больных, около 50 тыс. - командированных военнослужащих

и гражданских лиц. В навигацию 1942 г. была завершена массовая эвакуация населения Ленинграда. Всего за время войны и блокады из Ленинграда выехало около 1,5 млн горожан.

Кроме людей, из Ленинграда на Большую землю было вывезено 309,5 тыс. т эвакуогрузов, значительную часть которых составляло фабрично-заводское оборудование - 28 383 единицы, в том числе более 22 тыс. различных металлообрабатывающих станков. Большую роль в перевозке эвакуогрузов сыграла железнодорожная паромная переправа. С ее помощью из Ленинграда было вывезено 138 паровозов, 74 тендера, 2027 вагонов, платформ и цистерн.

Всего за навигацию 1942 г. по Ладожскому озеру в обоих направлениях было перевезено 1 099,5 тыс. т различных грузов и более 850 тыс. человек. Основная масса грузов (более 86%) была перевезена на несамоходных судах - баржах, принадлежавших в основном Северо-Западному речному пароходству. Значительная часть грузов была перевезена по малой трассе (Осиновец — Кобона). Перевозки людей были осуществлены на самоходных судах, из них 80% — на кораблях Ладожской военной флотилии, ходивших по малой трассе.

Навигация 1942 года позволила избежать лишений первой блокадной зимы и создать неприкосновенные запасы продовольствия во всех секторах внутренней обороны города на случай боевых действий в самом городе.

7 марта 1943 г. Указом Президиума Верховного Совета СССР за образцовое выполнение заданий правительства по снабжению Ленинграда и Ленинградского фронта орденами и медалями были награждены 945 человек. Орденом Красного Знамени были награждены заместитель Председателя СНК СССР А.Н. Косыгин, член Военного совета Ленинградского фронта Н.В. Соловьев, генерал-лейтенант Ф. Н. Лагунов, генерал-майор А.М. Шилов.

Ладожская коммуникация зимой 1942/43 годов.

Задача Ладожской коммуникации зимой 1942/43 г. состояла не только в поддержании текущего подвоза и вывоза, но и в обеспечении всеми видами материальных средств, готовившихся к прорыву блокады сил Ленинградского фронта и Балтийского флота.

31 октября 1942 г. Л.А. Говоров, А.А. Жданов, А.А. Кузнецов, Т.Ф. Штыков и Н.В. Соловьев подписали постановление Военного совета Ленинградского фронта «О строительстве Военно-автомобильной дороги через Ладожское озеро на 1942–1943 гг.». Направление трассы с односторонним движением автотранспорта и грузооборотом в 4,5 тыс. т в сутки было определено от Вагановского спуска на Кобону. Строительство дороги возлагалось на начальника тыла Ленфронта Ф.Н. Лагунова, а непосредственным руководителем строительства был назначен начальник Автодорожного управления фронта В.Г. Монахов.

20 декабря по ледовой дороге началось движение конно-санного транспорта с нагрузкой до 300 кг. В этот день с 18 часов через контрольные пункты Кобоны прошло 160 конных упряжек. 23 декабря в 11 ч. 45 м. с восточного берега с целью испытания льда на прочность была отправлена колонна из 5 автомашин ГАЗ-АА во главе со старшим лейтенантом Александровым. Машины двигались на расстоянии 150–200 м друг от друга со средней скоростью до 20 км в час. Колонна автомашин в 13 ч. 30 м. благополучно достигла западного берега, где ее встретил член Военного совета Ленинградского фронта Н.В. Соловьев, объявивший благодарность всем участникам рейса за четкое выполнение задания.

Сразу же после этого пробного рейса был составлен акт о возможности движения по ледовой трассе груженого автотранспорта, и начальник тыла фронта Ф.Н. Лагунов издал приказ о начале перевозок грузов автомашинами с 24 декабря 1942 года.

Первая колонна автомашин ЗИС-5 (в количестве 143 единиц) с ограниченной нагрузкой (2 т) была выпущена на трассу только 8 января 1943 г. При этом для них была сооружена специальная нитка дороги. Но для движения таких машин лед оказался еще недостаточно прочным, и после этого рейса по всей трассе образовались трещины, местами провалы, а на 10-м километре произошло даже оседание ледяного поля. Автомашин ЗИС-5 с полной нагрузкой и прицепами стали ходить только с 12 января, а машины ЯГ

были доведены до полной грузоподъемности (5 т без прицепа) только 28 января 1943 года.

Трасса автомобильной дороги по льду Шлиссельбургской губы проходила между Кобоной на восточном берегу и Вагановским спуском на западном. В первой половине января была проложена дополнительная ледовая трасса от ст. Лаврово, которая в районе севернее островов Зеленцы стыковалась с дорогой Кобона - Вагановский спуск. После того как 18 января 1943 г. войска Ленинградского и Волховского фронтов прорвали блокаду Ленинграда, была проложена дополнительная ледовая трасса от островов Зеленцы до Шлиссельбурга. Движение автотранспорта по ней началось 20 января. Когда на освобожденной от немецко-фашистских войск территории южнее Ладожского озера была построена железная дорога, по которой между Ленинградом и Большой землей началось движение поездов, дополнительные трассы между ст. Лаврове и о-вами Зеленцы и на Шлиссельбург были закрыты. Основная же трасса между Кобоной и Вагановским спуском сохранила свое значение до конца существования ледовой дороги.

В целях усиления противовоздушной обороны в начале января 1943 г. на о. Большой Зеленец была установлена 3-я батарея 251-го ОЗАД (в составе 4 орудий калибра 85 мм) и подразделения 970-го ЗАП ПВО. 15 января на огневую позицию в районе 14-го километра ледовой трассы (от западного берега) была поставлена 2-я батарея среднекалиберной зенитной артиллерии 432-го ОЗАД. Орудия этой батареи стояли на специальных площадках, оборудованных на наиболее мелком месте. Для каждой площадки забивалось по 16 свай, на которые устанавливали деревянный настил. Орудия стояли на расстоянии 60 м друг от друга. От берега на огневые позиции орудия были доставлены в разобранном виде. Управлял всеми зенитными средствами на льду начальник ПВО ледовой дороги, которым являлся командир 970-го ЗАП ПВО. Его командный пункт находился на о. Большой Зеленец. Начальник ПВО ледовой дороги подчинялся начальнику оперативной группы, которой руководил начальник штаба Ладожского дивизионного района ПВО.

Использование саней и прицепов при много рейсовой езде привело к увеличению количества перевозимого груза каждой машиной. Уже в первую декаду января 1943 г. в среднем каждый водитель на машине ЗИС-5 ежедневно перевозил 4,7 т, а на машине ГАЗ-АА - 2,7 тонн. Особенно трудными перевозки по ледовой дороге были в марте 1943 г., когда в связи с наступившим потеплением началось разрушение ледового покрова. Несмотря на принятые меры по обеспечению безопасности движения, из-за слабости ледового покрова имелось много случаев провалов машин под лед. За весь период работы дороги было 357 провалов (из них поверхностных - 214 и полных - 143). 327 машин было поднято и доставлено на берег еще до закрытия трассы. 30 автомашин, провалившихся под лед в последний день работы ледовой дороги, было извлечено из воды уже после окончания работы дороги. Весь груз с поднятых автомашин был спасен.

30 марта 1943 г. приказом по войскам Ленинградского фронта ледовая дорога через Ладожское озеро была закрыта. Продолжительность работы ледовой дороги зимой 1942/43 гг. была значительно меньше; чем зимой 1941/42 годов. Она действовала всего 101 день (с 19 декабря 1942 г. по 30 марта 1943 г.). Но так как с 19 декабря 1942 г. по 10 января 1943 г. и с 21 по 30 марта 1943 г. движение транспорта из-за слабости ледового покрова производилось только в светлое время суток, то чистое эксплуатационное время составило лишь 80 суток. Тем не менее общий грузооборот был довольно значительным. Всего с восточного на западный берег Ладожского озера на автомашинах было доставлено 206094 т. разных грузов, в том числе в Шлиссельбург 4 361 тонн.

Как и раньше, большую часть грузов составляли продовольствие и фураж – 111 813 т. в том числе мука 47 720 тонн. Среди других грузов на западный берег было перевезено боеприпасов - 54 355 т, вооружения – 2 927 тонн (в том числе 839 пушек, 166 установок реактивных минометов, 42 танка, 460 минометов).военно-технического, интендантского и санитарного имущества - 10 036 т., имущества народного хозяйства – 1 867 т., почты и посылок – 1 420 т., угля – 18 603 т., горюче-смазочных материалов – 5 078 тонн.

Кроме того, на западный берег Ладожского озера прибыло лошадей - 12 368 голов, аэросаней - 177, автомашин – 1 431, саней – 3 591, кухонь - 266 и было перекачано по подводному трубопроводу около 8,5 тыс. т горючего (около 5 тыс. т автобензина, более 2,5 тыс. т керосина и около 1 тыс. т лигроина).

Наряду с доставкой грузов на западный берег перевозились люди. Всего за период действия ледовой дороги было перевезено 133 144 человека, в том числе 112 333 человека войсковых пополнений.

Кроме перевозок в Ленинград, по ледовой дороге осуществлялись перевозки и в обратном направлении, но в значительно меньших масштабах. С западного на восточный берег Ладоги было доставлено всего 10 126 т грузов, в том числе около 7 тыс. т заводского оборудования и материалов. Большие масштабы приобрели людские перевозки. Из Ленинграда по ледовой дороге было вывезено около 89 тыс. человек, в том числе более 10 800 военнослужащих, около 41,5 тыс. раненых, более 3 тыс. инвалидов войны, около 3 тыс. эвакуированных жителей.

Автомобильные перевозки в Ленинград по ледовой дороге зимой 1942/43 г. существенно пополнили запасы продовольствия, топлива и других грузов, накопленных в период навигации 1942 г., а доставка пополнения усилила войска Ленинградского фронта. Все это, а также вывоз из города раненых еще больше укрепило положение Ленинграда и облегчило воинам Ленинградского фронта и Балтийского флота совместно с войсками Волховского фронта задачу прорыва блокады Ленинграда.

Строительство ледовой железнодорожной переправы и «Дорога победы».

Зимой 1942/43 гг. наряду с созданием ледовой автомобильной дороги было предпринято строительство железной дороги по льду Ладожского озера. 21 ноября Государственный Комитет Обороны принял постановление об обеспечении коммуникаций Ленинграда и Ленинградского фронта зимой 1942/43 г., в котором утвердил предложение Военного совета Ленинградского фронта и НКПС о сооружении через Ладожское озеро железнодорожной

переправы нормальной и узкой колеи. Нормальная колея протяжением 35 км с двумя разъездами должна была проходить севернее о-вов Зеленцы; на западном берегу она должна была дойти до ст. Ладожское Озеро, а на восточном берегу вестись со ст. Кобона. Железнодорожная переправа (широкая колея) планировалась как дорога свайно-ледовой конструкции. В 100–200 м южнее основной трассы было приказано построить узкоколейную железную дорогу, которая, помимо перевозок грузов, должна была использоваться для вспомогательных целей при строительстве широкой железнодорожной переправы. Суточная пропускная способность железнодорожной переправы была определена в 6 тыс. т. Строительство железных дорог через озеро было возложено на Наркомат путей сообщения. Открытие движения намечалось на вторую половину января 1943 г.

Строительство переправы было начато с обоих берегов озера, и на 6 декабря 1942 г. в нем участвовало 5 350 человек. К этому времени на западном и восточном берегах озера были организованы базы строительства, завезены необходимые материалы верхнего строения и велись работы по укладке путей широкой и узкой колеи на берегах. На восточном берегу укладка широкой колеи была выполнена на 20% и узкой - на 60%. На западном берегу укладка обоих путей была выполнена на 75%. Были начаты работы по сопряжению обеих колеи с берегом. В донесении командующему фронтом Л.А.Говорову о ходе строительства за 9 декабря 1942 г. говорилось, что были начаты работы по забивке свай.

К 18 января 1943 г. строительство железнодорожной переправы успело значительно продвинуться. Однако военная обстановка под Ленинградом существенно изменилась, и это, естественно, отразилось на проблеме коммуникаций Ленинграда. 18 января 1943 года фашистская блокада Ленинграда была прорвана в результате наступательных действий в ходе операции «Искра» двух фронтов - Ленинградского (командующий - генерал Л.А. Говоров, член Военного совета - А.А. Жданов) и Волховского (командующий - генерал К.А. Мерецков, член Военного совета - Л.З. Мехлис).

Поражение немецких войск под Ленинградом в январе 1943 г. привело к тому, что расчеты гитлеровцев удушить город голодной блокадой и захватить его окончательно провалились. Хотя Ленинград все еще находился в осаде, враг стоял у его ворот и продолжал обстреливать своей артиллерией, прорыв блокады оказал существенное влияние на жизнь и борьбу трудящихся города, и его защитников.

Было принято решение о строительстве на узкой отвоеванной полоске земли вдоль южного побережья Ладожского озера железной дороги и 33-километровая дорога с большими мостами через Неву в районе Шлиссельбурга, реки Назия и Черная, с 20 малыми мостами и трубами, тремя станциями общим путевым развитием в шесть километров которая была построена за рекордные 17 дней. В ночь на 6 февраля бригада машиниста Пироженко на празднично украшенном паровозе Э-708–64 отправилась в путь с 800 тоннами масла для ленинградцев, а утром 7 февраля под звуки военного оркестра поезд подходил к полуразрушенному Финляндскому вокзалу.

Непосредственное отношение к этим событиям имеют два памятника на правом берегу Невы - объект культурного наследия федерального значения «Памятник-стела воинам-понтонерам, обеспечивавшим транспортную связь осажденного Ленинграда со страной в 1943г.» - часть единого мемориального комплекса «Зеленый пояс Славы Ленинграда», находящийся в поселке им. Морозова и году объект культурного наследия регионального значения «Памятник-стела на месте, где в 1943 году после прорыва блокады Ленинграда, была построена переправа и железнодорожная линия через Неву, связавшая осажденный Ленинград со страной».

Сегодня паровоз Э708-64, приведший в осажденный Ленинград первый поезд с Большой земли, находится на вечной стоянке у вокзала станции Волховстрой и поставлен на государственную охрану в качестве памятника истории и культуры регионального значения «Памятник-паровоз, доставивший в 1943 г. в Ленинград первый после прорыва блокады эшелон с грузами», который предлагается к рассмотрению на включение в достопримечательное место.

Паровоз Эм721-83, который повел первый поезд из блокадного Ленинграда, - также на вечной стоянке на станции Петрокрепость (Шлиссельбург), от которой через Неву, сквозь болота и топи была проложена железнодорожная ветка, справедливо названная «Дорогой Победы».

В настоящее время этот паровоз входит в состав объекта культурного наследия федерального значения «Памятник железнодорожникам, обеспечивавшим перевозку грузов для осажденного Ленинграда по «Дороге жизни» входящим в Ансамбль «Зеленый пояс славы Ленинграда» и включен в перечень объектов, подлежащих рассмотрению согласно техническому заданию.

Третий памятник-паровоз находящийся у железнодорожной станции Ладожское озеро Ириновского направления Октябрьской железной дороги является объектом культурного наследия регионального значения «Памятник-паровоз, работавший на «Дороге жизни» в годы Великой Отечественной войны».

Паровоз работал на Дороге жизни блокадного Ленинграда. В 1944 году поэт Николай Тихонов писал: «После войны этот паровоз надо будет поставить в музей рядом с героем битв - нашим славным Т-34». Паровоз Эш-4375 «Комсомолец» был отправлен в Москву для ремонта в 1943 году и обратно на дорогу не возвращен. По инициативе общественных организаций в 1969 году паровоз разыскал и доставил в Ленинград-Финляндское депо машинист В.А.Еледин. Паровоз сыграл большую роль в перевозке торфа по железной дороге от ст. Рахья и ст. Ваганова в Ленинград, на нем работала лучшая поездная бригада, возглавляемая старшим машинистом В.М. Елисеевым. Каждый рейс поезда здесь считался героическим, столь огромную опасность для перевозок представляли артиллерийские обстрелы, а ещё больше – бомбовые удары и обстрелы вражеской авиации. Всего железнодорожники перевезли в город около 2 млн. т. этого топлива.

Ириновская железная дорога, длиной 33,5 версты, построенная на частные средства Барона Павла Леопольдовича Корф, имела первоначально исходным пунктом нынешнюю товарную станцию «Охта» в Санкт-Петербурге

и оканчивалась в 10 верстах от Ладожского озера в селе Ириновка, Шлиссельбургского уезда, Санкт-Петербургской губернии, в имении, принадлежащем строителю дороги.

В связи со значительным ростом перевозок через озеро соответственно увеличили пропускную способность Ириновской линии от станции Ладожское Озеро до Ленинграда за счет постройки разъездов Ваганово и Коренево, капитального ремонта пути на всем протяжении и выполнения других работ.

По Ириновской линии с 25 января 1942 года начал регулярно курсировать пассажирский поезд - от Финляндского вокзала до станции Ладожское Озеро. Характерно, что этот поезд, называемый «Ладожской стрелой», всегда следовал точно по графику.

Роль этой железнодорожной линии была увековечена путем создания мемориального ансамбля «Памятные километровые столбы, установленные на обочине ж.д. линии в 39 местах (в пределах Всеволожского района)» являющегося памятником истории и культуры регионального значения.

На узкой полоске земли вдоль южного берега Ладожского озера, освобожденной от фашистов, спешно была проложена железная дорога ст. Шлиссельбург - ст. Поляна, по которой уже 7 февраля 1943 г., после полутора лет перерыва, в Ленинград прибыл первый поезд с Большой земли.

Несмотря на то что работа новой железной дороги велась в крайне тяжелых условиях, так как поезда непрерывно обстреливались артиллерией противника, новая магистраль позволила серьезно улучшить положение Ленинграда. По ней стало поступать в Ленинград продовольствие, топливо, боеприпасы, боевая техника и людские пополнения.

С вводом в эксплуатацию железной дороги Шлиссельбург - ст. Поляна Ладожская коммуникация перестала быть единственным путем связи Ленинграда со страной. В связи с этим отпала необходимость завершения строительства ледовой железнодорожной переправы через Ладожское озеро. Снизился также объем перевозок по действовавшей до конца марта 1943 г. ледовой Военно-автомобильной дороге.

Создание мемориала, посвященного «Дороге жизни».

Первым документальным свидетельством об увековечении событий на «Дороге жизни» является сообщение в Бюллетене Исполкома Ленгорсовета за 1956 год, «Сооружение памятников на Ладожской ледовой трассе («Дорога жизни»), действовавшей в период блокады Ленинграда с 1941 по 1943 гг.».

В нем в частности говорится: «Учитывая пожелания трудящихся Ленинграда о сооружении памятников на Ладожской ледовой трассе, Исполком Ленгорсовета обязал Управление культуры соорудить к 40-летию Советской власти – 7 ноября 1957 года в районе порта Кобона и в районе станции Ладожское озеро – Борисова Грива памятники, посвященные героическим защитникам и работникам Ладожской ледовой трассы («Дорога жизни»). Однако памятник-стела в Кобоне был установлен только в 1964 г., архитекторы - М.Н. Мейсель, А.А. Яковлев. Надпись на памятнике: «Через Кобону шла «Дорога жизни». Она, прорвав фашистскую блокаду, соединила сердце Ленинграда с родной Москвой, с советскою Отчизной 1941-1943 гг.».

В феврале 1965 году в газете «Смена» была опубликована статья поэта-фронтовика Михаила Дудина «Зеленый пояс мира», в ней были такие слова: «Пусть на месте кольца блокады вырастет вокруг Ленинграда ЗЕЛЕНОЕ КОЛЬЦО МИРА, пусть оно обозначит на вечные времена своим зеленым шумом рубеж нашего мужества». Идея получила свое продолжение и в 1967 году, был завершен проект общей планировки «Зеленого пояса Славы» - комплекса мемориальных сооружений на рубежах обороны Ленинграда в 1941-44гг. Авторами проекта «Дорога жизни» стали архитекторы В.А. Каменский, Т.Н. Булдаков и В.А. Гайкович. Консультантами были члены Совета ветеранов «Дороги жизни» Л.А. Левин и Ю.Д. Ломан.

В проекте предусматривалось сооружение памятников, символизирующих «Дорогу жизни», в основных пунктах главного направления на автомобильной трассе – Ленинград - Осиновец.

К 50-летию советской власти - в 1966-1968 г. было завершено оформление всего мемориального ансамбля и воздвигнуты такие основные монументы как, Памятник «Румболовская гора», «Памятные километровые

столба на «Дороге жизни», Памятник «Разорванное кольцо», Памятник «Катюша», Памятник «Цветок жизни», впоследствии отнесенные Постановлением Совмина РСФСР от 04.12.1974 № 624 «О дополнении и частичном изменении Постановления Совета Министров РСФСР от 30 августа 1960 г. № 1327 «Одальнейшем улучшении дела охраны памятников культуры в РСФСР» к памятникам истории государственного значения в составе Ансамбля «Зеленый пояс Славы Ленинграда». В настоящее время в соответствии со ст. 64 Федерального закона от 25.06.2002 № 73-ФЗ (ред. от 23.07.2013) «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации», являются памятниками истории и культуры федерального значения.

Важную роль в мемориализации событий, происходящих на «Дороге жизни» сыграли три музея находящиеся на рассматриваемых территориях.

Музей «Дорога жизни» в деревне Кобона был открыт 29 ноября 1988 года. Он располагался в деревянном здании бывшей школы, 1908 года постройки поблизости от Кобонской больницы. Отсюда в 1913 г. после окончания сельской школы русский поэт А.А. Прокофьев уехал учиться в Петербургскую земскую учительскую школу. Кобонская школа существовала до конца 1950-х годов. С 1970-х годов в здании бывшей школы размещается пансионат Ленинградского отделения Союза советских писателей. В 1980 г. здесь открылась мемориальная комната А.А. Прокофьева, а в 1982 г. перед зданием установлен памятник поэту.

14 мая 2010 года двухэтажный деревянный дом, в котором располагались музей «Дороги жизни» и музей поэта Александра Прокофьева, сгорел вместе со всеми экспонатами, в настоящее время утраченное здание воссоздается.

Находящаяся в непосредственной близости от стелы, через Староладожский канал, каменная Никольская церковь была построена в 1817-1820 гг. В том же 1820г. в храме были устроены 2 боковых придела свв. Апостолов Петра и Павла и вмч. Параскевы Пятницы, упраздненные в 1861г., когда церковь перестраивалась по проекту арх. М.А. Щурупова. Храм был

закрыт в 1938 году. В войну в церкви Святого Николая Чудотворца был развернут эвакогоспиталь.

Музей «Дорога жизни» был основан в 1972 году и является филиалом Центрального военно-морского музея.

На площадке возле музея установлены транспортный самолет ЛИ-2 (на подобных самолетах в Ленинград доставляли продовольствие и медикаменты), автомашина ГАЗ-АА, на которых перевозили грузы и эвакуировали ленинградцев (эта машина была поднята со дна Ладожского озера), катер Ладожской военной флотилии МО-4 - участник боев на Ладоге, буксир, зенитные, полевые и корабельные орудия и многое другое. Внутри музея экспозиция из пяти залов, посвященная истории создания и работы героической военной коммуникации, обеспечивавшей жизнь и связь блокированного Ленинграда со страной с конца ноября 1941 года до 30 марта 1943 года. Экспозиции расположены в хронологическом порядке.

Этот музей стал неотъемлемой частью архитектурно-художественного комплекса «Зеленого пояса Славы».

Реликвии войны, документы и фотографии с колоннами автомобилей, санных обозов, с девушками - санитарками, электрифицированные карты и схемы, модели кораблей, самолетов и автомашин дают яркое представление о беспримерном мужестве и стойкости защитников Ленинграда, о труднейших условиях, в которых работали люди, обеспечивая бесперебойную связь осажденного города со страной. Здесь показана боевая взаимосвязь всех родов войск, принимавших участие в создании, эксплуатации и защите Дороги жизни, показано ее значение для Ленинграда.

Экспонаты и документы рассказывают о прокладке по дну Ладожского озера электрокабелей, телефонно-телеграфной связи и бензопровода. В залах представлены также боевые знамена частей Ленинградского фронта, флаги кораблей, оружие, многочисленные правительственные награды и личные вещи активных участников героической эпопеи.

Неподалеку от музея расположен мемориальный комплекс «Ладожский курган», сооруженный в честь погибших курсантов военных учебных

заведений Ленинграда и работников Северо-Западного морского пароходства в 1941 - 1944 годах.

Третий музей - филиал Государственного мемориального музея обороны и блокады Ленинграда «Дорога жизни». Расположен в бывшем здании школы поселка Коккореево, где во время войны размещался штаб военно-автомобильной дороги ВАД-101. В 1969 году Совет ветеранов дорожных и рабочих частей «Дороги жизни» принял решение о создании здесь музея. В 1989 году, когда был возрождён Музей обороны Ленинграда, музей в Коккореево преобразовали в филиал «Дорога жизни». Вторая половина здания отдана обществу рыболовов и охотников. В настоящее время здание является памятником регионального значения «В этом доме в 1941-43 гг. находился штаб автомобилистов, осуществляющих автоперевозки через Ладожское озеро по «Дороге жизни». На доме установлена памятная доска».

Проведенное исследование доказывает, что Ладожская коммуникация, не имеет аналогов в мировой истории по масштабам деятельности, по сложности сооружения, опасностям, связанным с ее строительством и эксплуатацией. Постоянно совершенствуясь, она превратилась в мощную, хорошо организованную транспортную артерию стратегического значения, несмотря на постоянное воздействие противника, который стремился прервать связь Ленинграда со страной. По ней непрерывным потоком перемещались в блокированный Ленинград различные грузы, и прежде всего продовольствие, доставлялись пополнения фронту и флоту, производилась эвакуация. За весь период действия Ладожской коммуникации с начала блокады и до 30 марта 1943 г., когда растаяла вторая ледовая дорога, по ней было доставлено в Ленинград без малого 1,5 млн т. грузов и около 450 тыс. человек, главным образом военнослужащих, и вывезено из Ленинграда, не считая переброски нескольких воинских соединений, более 1 млн 200 тыс. человек, в основном жителей города, и большое количество грузов.

В течение всего периода блокады Ленинграда Ладожская магистраль являлась неотъемлемой частью фронта и стала одним из важнейших факторов победы под Ленинградом.

Созданная в послевоенный период грандиозная система мемориальных комплексов «Дорога жизни», стала художественным воплощением героической темы в скульптурно-архитектурных формах и стала органической частью Ансамбля «Зеленый пояс Славы Ленинграда»

Техническое состояние (участок на западном берегу Ладожского озера)

В результате осмотра технического состояния объекта экспертизы (западной части) установлено, что:

Общее состояние (характеристика состояния в целом):

Достопримечательное место (западная часть) находится на территории современного Всеволожского муниципального района.

Территория достопримечательного места включает местность, по которой проходила в годы войны дорога, связывающая г. Ленинград с Большой землей. С западной стороны Ладожского озера она протянулась от города на северо-восток до юго-западного побережья озера, включая бухту Морье и до населенного пункта Кокорево. В настоящее время это трасса А128 Санкт-Петербург – Морье.

Территория имеет пологий ландшафт, плавно понижающийся к берегу. Достаточно густое озеленение представлено в основном деревьями лиственных пород и кустарниковой растительностью.

На западном берегу Ладожского озера территория достопримечательного места включает в себя железнодорожный и автомобильный путь «Дороги жизни» и территорию, ограниченную с севера бухтой Морье, а с юга мысом Сосновец. Трассировка дороги проходит через населенные пункты: город Всеволожск, поселки Романовка, Корнево, Рахья, Ириновка, Вагоново, Ладожское Озеро, садоводство «Спутник», деревни Проба, Борисова Грива, Кокорево, Морье.

Состояние удовлетворительное.

Информация о ранее проведенных работах по сохранению объекта экспертизы (западная часть) (сведения о проведенных работах по сохранению,

выданных заданиях, разрешениях на проведение работ по сохранению, согласованной документации на проведение работ по сохранению, актах приемки работ по сохранению): Сведения о работах по сохранению объекта отсутствуют.

Техническое состояние элементов ландшафта.

а) Дорожная сеть.

Каждый из населенных пунктов обладает улично-дорожной сетью: большая часть улиц заасфальтирована, часть представляет собой грунтовые дороги.

Через бухту Морье и до населенного пункта Коккореево проходит трасса А128 Санкт-Петербург – Морье.

Состояние удовлетворительное.

Грунтовые дороги и тропинки соединяют объекты инфраструктуры и памятные места в зонах естественного ландшафта.

Состояние неудовлетворительное.

б) Рельеф.

Природный рельеф (ландшафт), актуальный на мемориальный период 1941-1943 гг.: лесные массивы, состоящие из смешанных древесных пород, открытые пространства, в том числе естественные поляны. Также сохранились военные фортификационные укрепления: остатки блиндажей, траншеи, окопы, воронки от разрывов снарядов.

Состояние удовлетворительное.

в) Дрестостой.

Лесные участки представляют собой зеленый массив из деревьев и кустарников преимущественно смешанных пород. На территории отмечаются сухие ветви, дупла, гнилые, обломанные и упавшие стволы.

Состояние удовлетворительное.

г) Аллеи, ряды.

Отсутствуют.

д) поляны.

Отсутствуют.

е) Пруды и водные источники.

Значительная часть территории расположена на берегу Ладожского озера. Южнее поселка Коккореево расположено озеро Шимпалатовское. Берега водоемов, расположенных в зоне естественного ландшафта, заросли самосевными деревьями и кустарниками.

Состояние удовлетворительное.

ж) Гидротехнические сооружения.

Отсутствуют.

з) Малые архитектурные формы и садовые сооружения.

На территории достопримечательного места расположены мемориальные объекты:

- «Памятные километровые столбы на «Дороге жизни» (часть единого мемориального комплекса «Зеленый пояс Славы Ленинграда», пролегающий от железнодорожной станции «Ржевка» до филиала Центрального Военно-морского музея «Дорога жизни» у западного побережья Ладожского озера). «Памятные километровые столбы» на железнодорожной трассе «Дорога жизни», от платформы Ковалево до станции Ладожское озеро.

- Мемориал «Цветок жизни» (часть единого мемориального комплекса «Зеленый пояс Славы Ленинграда» на 3 километре «Дороги жизни», в долине реки Лубья).

- Памятный знак-стела «Балтийские крылья» авиаторам ВВС КБФ, защищавшим Ленинград и «Дорогу жизни» в 1941-1944 гг.; место, где в годы войны находился аэродром.

- Памятный знак на «Дороге жизни» (надпись на знаке: "Здесь, в дни блокады Ленинграда проходила Дорога жизни").

- Мемориал в память обороны города в 1941-1944 гг. - "Румболовская Гора", (часть единого мемориального комплекса «Зеленый пояс Славы Ленинграда»).

- Памятник ГАЗ-АА «Полуторка» (бронзовая скульптура ГАЗ-АА «Полуторка» на стальном постаменте).

- Мемориальный комплекс (памятники погибшим в Афганистане, в Чечне. Памятник узникам фашистских концлагерей. Памятник жертвам Чернобыля).

- Памятная стела (надпись на стеле: «Никто не забыт / ничто не забыто. 1941 – 1945 гг.»).

- Братское кладбище советских воинов, погибших в 1941-1944 гг., среди них Герои Советского Союза: Шишкань Илья Минович (1918-1943), Пляшечник Яков Иванович (1907-1944)

- Лютеранское кладбище (Старое финское кладбище), расположено около разрушенной кирхи Святой Регины во Всеволожске.

- Мемориальный (шоссейный, не асфальтированный) участок «Дороги жизни» протяженностью 280 п.м., где установлены три памятных знака-стелы (три высокие стелы на одной из которых написано: «На Кобону», на средней — призыв: «Чем больше рейсов, тем быстрее победа над врагом», последняя стела указывает путь: «На Ленинград»).

- Курган памяти «Никто не забыт и ничто не забыто!» (земляной курган с укрепленными на склоне буквами).

- Мемориал в память обороны города в 1941-1944 гг. - "Катюша" "Зеленый пояс славы Ленинграда" - "Катюша", (часть единого мемориального комплекса «Зеленый пояс Славы Ленинграда»).

- Памятное место, где захоронены советские воины, погибшие в 1941-1944 гг. и ленинградцы, погибшие при эвакуации в 1941-1943 гг.

- Блиндаж, где в 1941-1944 гг. находился узел связи ("Тройка-1"), обеспечивающий связь блокадного Ленинграда с Москвой и частями Ленинградского фронта.

- Памятный знак начала "Дороги Жизни" (гранитная стела с надписью: "Здесь начиналась Дорога жизни в период блокады Ленинграда. 9 мая 1965 года").

- Мемориальный комплекс «Разорванное кольцо» (часть единого мемориального комплекса «Зеленый пояс Славы Ленинграда»).

- 101-я артиллерийская батарея (бывший форт, где в 1941-1944 гг находилась береговая батарея КБФ, защищавшая «Дорогу жизни» и рубежи обороны советских войск на берегах Ладоги и Невы).

- Мыс Сосновец (берег Ладожского озера).

- Мемориальный указатель (указатель на «Дороге жизни», станция Ладожское Озеро, 2 км южнее Рахьинского городского поселения).

- Мыс Осиновец (берег Ладожского озера).

- Мемориальный комплекс «Ладожский курган» (братское захоронение советских воинов, погибших в 1941-1944 гг.).

- Паровоз Эш-4375 («Комсомолец»).

- Бухта Морье, мыс Марьин Нос (берег Ладожского озера).

- Братская могила погибших на СКР "Конструктор".

Состояние удовлетворительное.

Общее техническое состояние объекта: объект культурного наследия (западная часть) находятся в удовлетворительном состоянии, часть мест воинских захоронений нуждается в благоустройстве.

Техническое состояние (участок на восточном берегу Ладожского озера)

В результате осмотра технического состояния объекта экспертизы (восточная часть) установлено, что:

Общее состояние (характеристика состояния в целом):

Достопримечательное место (восточная часть) находится на территории современного Кировского муниципального районов.

С восточной стороны Ладожского озера, приемный эвакуопункт и Кобоно-Кареджский порт располагались от Кареджской косы (деревня Леднево) до устья реки Лавы (деревня Лаврово). Через Кобону была проложена временная железнодорожная линия до станции «Войбокало».

На восточном берегу Ладожского озера территория достопримечательного места включает в себя автомобильную трассу «Дороги жизни» направлением Кобона - Дусьево.

С запада территория ограничена восточным берегом Ладожского озера. На востоке - Новоладожским каналом от устья реки Лавы (деревня Лаврово) до Кареджской косы (деревня Леднево). Трассировка дороги проходит через населенные пункты: деревни Лаврово, Ручьи, Колосарь, Леднево, Кобона, Низово, Мостовая, Бор, Верола, Сухое, Выстав, Дусьево, дачные поселки «Зеленый лес», «Зеленый берег».

Информация о ранее проведенных работах по сохранению объекта экспертизы (восточная часть) (сведения о проведенных работах по сохранению, выданных заданиях, разрешениях на проведение работ по сохранению, согласованной документации на проведение работ по сохранению, актах приемки работ по сохранению): Сведения о работах по сохранению объекта отсутствуют.

Техническое состояние элементов ландшафта.

а) Дорожная сеть.

Каждый из населенных пунктов обладает улично-дорожной сетью: большая часть улиц заасфальтирована, часть представляет собой грунтовые дороги.

Через рассматриваемую территорию проходит автомобильная трасса с направлением Кобона - Дусьево.

Состояние удовлетворительное.

Грунтовые дороги и тропинки соединяют объекты инфраструктуры и памятные места в зонах естественного ландшафта.

Состояние неудовлетворительное.

б) рельеф.

Природный рельеф (ландшафт), актуальный на мемориальный период 1941-1943 гг.: открытые пространства, поросшие самосевными деревьями и кустарниками участки. Также сохранились: остатки блиндажей, траншеи, окопы, воронки от разрывов снарядов. Состояние неудовлетворительное.

в) древостой.

В настоящее время участки фрагментарно заросли самосевными деревьями и кустарниками преимущественно лиственных пород. В большом

количестве отмечаются сухие ветви, дупла, гнилые, обломанные и упавшие стволы. Состояние неудовлетворительное.

г) Аллеи, ряды.

Отсутствуют.

д) поляны.

Отсутствуют.

е) пруды и водные источники.

Значительная часть территории расположена на берегу Ладожского озера, Новолadoжского и Старолadoжского каналов. По части территории протекают реки Карбона, Лава.

Состояние удовлетворительное.

ж) гидротехнические сооружения.

Отсутствуют.

з) малые архитектурные формы и садовые сооружения.

На территории достопримечательного места расположены мемориальные объекты:

- Памятник-стела на «Дороге жизни» в Кобоне (надпись на памятнике: «Через Кобону шла Дорога жизни. Она, прорвав фашистскую блокаду, соединила сердце Ленинграда с родной Москвой, с советскою Отчизной 1941-1943гг.»).

- Братская могила советских воинов и ленинградцев, погибших в годы великой отечественной войны, в Кобоне (Мемориальный комплекс включает в себя памятник-обелиск со скульптурой воина-часового и надписью: "Вечная слава героям Великой Отечественной войны, павшим в боях за свободу и независимость нашей Родины. 1941-1945", а также братскую могилу).

- Братская могила воинов-пограничников, погибших в борьбе с фашистами, в Кобоне (обелиск с надписью: "Советским воинам, павшим в боях за Родину в 1941-1944 гг.").

- Братская могила советских воинов, погибших в борьбе с фашистами, в деревне Низово. (Обелиск с надписью: «Советским воинам, погибшим в боях за Родину. 1941-1944гг.». Отдельная мемориальная доска: «Здесь захоронены

советские летчики, погибшие при выполнении боевого задания 16.XII/1942 г. ст. лейтенант Смирнов А. А., лейтенант Бубнов Т. И., старшина Токмаков Н. И.»).

- Братская могила летчиков-балтийцев, погибших в борьбе с фашистами, и памятник погибшим землякам, в деревне Выстав.

- Монумент «Героям Ладоги» в деревне Дусьево.

Состояние удовлетворительное.

Общее техническое состояние объекта: объект культурного наследия (восточная часть) находятся в удовлетворительном состоянии, часть мест воинских захоронений нуждается в благоустройстве.

IX. Перечень документов и материалов, собранных и полученных при проведении экспертизы, а также использованной для нее специальной, технической и справочной литературы,

Ввиду значительного количества документов и литературы приводится в приложении № 1. Копии документов, собранных и полученных при проведении экспертизы, представлены в приложении № 2.

X. Обоснования вывода экспертизы:

Обоснование наличия (отсутствия) историко-культурной ценности объекта:

Установленные в ходе данной историко-культурной экспертизы факты, позволяют сделать вывод, что исследуемый объект обладает высокой меморативной ценностью. Здесь сложилась единственная транспортная коммуникация, в суровые месяцы блокады Ленинграда обеспечившая выживание города.

Обоснование наименования, состава и атрибуции объекта культурного наследия:

В соответствии с меморативным значением территории, она является объектом культурного наследия регионального значения – достопримечательным местом «Достопримечательное место «Дорога жизни»

(приказ Комитета по культуре Ленинградской области от 17 марта 2015 г. N 01-03-15-7 "О включении выявленного объекта культурного наследия "Достопримечательное место "Дорога Жизни" в единый государственный реестр объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации»). Мемориальная зона «Дорога жизни» является составной частью ансамбля «Зеленый пояс Славы Ленинграда», расположенного на территории Ленинградской области и Санкт-Петербурга, что утверждено Постановлением Совета Министров РСФСР от 04.12.1974 №624.

Местоположение объекта:

Достопримечательное место расположено на территории Кировского и Всеволожского районов Ленинградской области.

Обоснование границ территории объекта культурного наследия:

Согласно Ст. 3.1. Федерального закона от 25.06.2002 № 73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации»:

1. Территорией объекта культурного наследия является территория, непосредственно занятая данным объектом культурного наследия и (или) связанная с ним исторически и функционально, являющаяся его неотъемлемой частью и установленная в соответствии с настоящей статьей.

2. В территорию объекта культурного наследия могут входить земли, земельные участки, части земельных участков, земли лесного фонда (далее также - земли), водные объекты или их части, находящиеся в государственной или муниципальной собственности либо в собственности физических или юридических лиц.

Границы территории объекта культурного наследия могут не совпадать с границами существующих земельных участков.

В границах территории объекта культурного наследия могут находиться земли, в отношении которых не проведен государственный кадастровый учет.

Территорию объекта культурного наследия «Достопримечательное место «Дорога жизни» объединяет непосредственное отношение к созданию,

функционированию и развитию Ладожской военной коммуникации в период 1941-1943 гг. в ходе обороны Ленинграда во время Великой Отечественной войны 1941-1944 годов. Сложившийся здесь мемориальный комплекс включает в себя подлинные объекты транспортной инфраструктуры, монументальные мемориальные композиции и ценный историко-культурный ландшафт времен Великой Отечественной войны.

Территория достопримечательного места включает местность, по которой проходила в годы Великой Отечественной войны дорога, связывающая Ленинград с Большой Землей. Она начиналась от города и шла на северо-восток до юго-западного побережья Ладожского озера, включая бухту Морье, и далее – до населенного пункта Коккореве. Она совпадает с трассой современного шоссе А128 Санкт-Петербург - деревня Морье. С восточной стороны Ладожского озера были размещены приемный эвакуопункт и Кобоно-Кареджский порт: от Кареджской косы (дер. Леднево) до устья реки Лавы (деревня Лаврово). Через Кобону была проложена временная железнодорожная линия до станции Войбокало.

В границу достопримечательного места вошли не только направление трассировки автомобильных и железнодорожных путей, но и места рубежей обороны советских войск, обеспечивающих прикрытие трассы дороги жизни.

На западном берегу Ладожского озера территория достопримечательного места включает в себя железнодорожный и автомобильный путь «Дороги жизни». Данный отрезок дороги жизни соединял осажденный город с мощным узлом сооружений портовой инфраструктуры на западном побережье Ладожского озера. Так же в территорию достопримечательного места вошла местность, ограниченная с севера бухтой Морье, а с юга мысом Сосновец – где располагались Осиновецкий порт с бухтами Морье, Новая, Осиновец, Гольсмана и гаванью Каботажная и рубежи обороны береговой батареи КБФ (101-й артиллерийской батареи).

На восточном берегу Ладожского озера территория достопримечательного места включает в себя автомобильную трассу «Дороги жизни» направлением Кобона - Дусьево.

С запада территория ограничена восточным берегом Ладожского озера. На востоке - Новолadoжским каналом от устья реки Лавы (деревня Лаврово) до Кареджской косы (деревня Леднево), где располагались Кобоно-Кареджский порт, железнодорожные станции и перевалочные базы для увеличения пропускной способности грузопотоков и эвакуирующихся людей.

Граница территории достопримечательного места определена на основании проведенных исследований:

- изучения военно-исторической значимости «Дороги жизни» на ее участках, вошедших в границу достопримечательного места;
- памятных мест, связанных с военными событиями, происходившими на этой территории в 1941-1943 гг.;
- натурного исследования и ландшафтно-визуального анализа территории;
- объектов историко-культурного значения, находящихся в ее пределах.

Таким образом, в границы территории достопримечательного места вошли участки территорий транспортной инфраструктуры (автодорожные и железнодорожные трассы: Ленинград – Морье, Кобона-Дусьево) соединяющиеся с портовыми узлами (Осиновецкий и Кобоно-Кареджский) на восточном и западном берегах Ладожского озера. Данный подход в определении границы достопримечательного места «Дорога жизни» представляется оправданным.

Одним из основных звеньев дороги являлась та ее часть, которая проходила по льду Ладожского озера. Организация интенсивных и бесперебойных перевозок по этой дороге была главной задачей управления дороги. Для точного определения её трассировки, требуются полномасштабные и высокотратные исследования, связанные с изучением подводной археологии и артефактов, находящихся на дне озера. После их проведения участок акватории Ладожского озера также необходимо включить в состав достопримечательного места «Дорога жизни», однако на данном этапе работы это является основанием для не включения акватории Ладожского озера в границу рассматриваемого достопримечательного места.

Территория, связанная с созданием и функционированием военной коммуникации в период 1941-1943гг в виде достопримечательного места с наименованием «Дорога жизни» на данный момент определяется в качестве двух фрагментов: один участок – на территории Всеволожского района (Всеволожское городское поселение, г. Всеволожск, Романовское сельское поселение, Рахьинское городское поселение), второй – на территории Кировского района (Суховское сельское поселение, Шумское сельское поселение).

Участок на территории Всеволожского района (Всеволожское городское поселение, г. Всеволожск, Романовское сельское поселение (поселок Романовка, поселок Корнево, садоводство «Спутник»), Рахьинское городское поселение (деревня Проба, поселок Рахья, поселок Ириновка, деревня Борисова Грива, поселок Вагоново, деревня Коккореево, пос. ст. Ладожское Озеро, деревня Морье).

Все памятные места, связанные с военными событиями на участке «Дороги жизни» Ленинград – Осиневец – Морье - Сосновец и причальным фронтом, между западным берегом Ладожского озера и автодорогой от бухты Морье до мыса Сосновец, для обеспечения их сохранности и восстановления, а также публичного представления подвига советской армии и советского народа, в соответствии с действующим законодательством в области охраны объектов культурного наследия и увековечивания памяти погибших при защите Отечества, объединяются **в достопримечательное место «Дорога жизни» с наименованием «участок «Дороги жизни» Ленинград – Осиневец – Морье - Сосновец».**

Участок на территории Кировского района. (Суховское сельское поселение: деревня Лаврово, Ручьи, Колосарь, деревня Леднево, деревня Кобона, дачный поселок «Зеленый лес», деревня Низово, дачный поселок «Зеленый берег», деревня Мостовая, деревня Бор, деревня Верола, деревня Сухое, деревня Выстав. Шумское сельское поселение: деревня Дусьево).

Все памятные места, связанные с военными событиями на участке «Дороги жизни» Кобона – Дусьево и причальным фронтом с железнодорожным

полотном, между восточным берегом Ладожского озера и Новолодожским каналом от устья реки Лавы (деревня Лаврово) до Кареджской косы (деревня Леднево), для обеспечения их сохранности и восстановления, а также публичного представления подвига советской армии и народа, в соответствии с действующим законодательством в области охраны объектов культурного наследия и увековечивания памяти погибших при защите Отечества, объединяются в достопримечательное место **«Дорога жизни» с наименованием «участок «Дороги жизни» Кобона – Дусьево».**

Граница территории достопримечательного места проведена с учетом данных государственного кадастра недвижимости и не пересекает существующих границ кадастровых участков.

В целях регулирования параметров зданий и сооружений, расположенных в непосредственной визуальной близости от траектории движения по Дороге жизни, в границы достопримечательного места включен первый ряд земельных участков, примыкающих к Дороге жизни. В случае с застройкой индивидуальными жилыми домами, граница достопримечательного места устанавливается по границам земельных участков (включая весь участок из-за небольшого его размера) – во избежание появления правовых лагун. В случае с общественно-деловой и многоквартирной застройкой, граница достопримечательного места может не совпадать с границами земельного участка из-за больших размеров.

Для незастроенных территорий, а также территорий малого освоения, граница достопримечательного места устанавливается по видимым и вероятно видимым при изменении растительности естественным природным границам (объектам) – русла рек, граница леса, овраги и тд. Учитывается существующая и историческая морфология ландшафта и застройки на мемориальный период, а не административные границы населенных пунктов.

В случаях прохождения Дороги жизни через лесные массивы или плотные ряды густой растительности, граница территории достопримечательного места устанавливается в пятидесяти метрах от границы земельного участка дороги жизни в обе стороны для обеспечения необходимой

массы озеленения, визуально защищающей от возможной диссонирующей застройки;

При установке границы учитываются границы территорий и охранные зоны объектов культурного наследия федерального и регионального значения, увековечивающие подвиги Великой Отечественной войны, а также объекты культурного наследия иных мемориальных периодов, непосредственно примыкающие к Дороге жизни и включаемые в границы достопримечательного места.

Обоснование требований к градостроительным регламентам в границах территории достопримечательного места, перечня мероприятий и ограничений, обеспечивающих условия изучения объекта, а также необходимых и достаточных для его сохранения, реставрации, приспособления (эксплуатации), экспонирования, предотвращения ухудшения состояния компонентов и материальных характеристик, включенных в состав предмета охраны объекта.

За послевоенные годы существенно изменялся природный и культурный ландшафт местности, на месте утраченных появились новые поселения (в том числе коллективные садоводства). Проект зонирования территорий внутри достопримечательного места имеет целью усилить единство сохранившегося до наших дней меморативного пространства, сделать более эффективным и адресным контроль за строительной и хозяйственной деятельностью на территории. С целью дифференциации территория достопримечательного места разделена на зоны и участки, на которых действуют общие, а при необходимости и особые требования к осуществлению деятельности и градостроительным регламентам. При этом наличие особых режимов использования земель позволит более гибко и дифференцированно подходить к выбору путей развития территорий, не противоречащих сохранению историко-культурной ценности территории достопримечательного места. В случае противоречия между общими и особыми требованиями приоритет имеют особые.

Все территории, не предназначенные под застройку – земли лесного и водного фондов, земли запаса – являются территорией меморативного историко-культурного ландшафта и подлежат ограничению в осуществлении деятельности. При определении границ регламентных зон и участков за основу приняты функциональные зоны, назначенные в утвержденной градостроительной документации. Использование земельных участков, не отнесенных к землям историко-культурного назначения и расположенных в указанных зонах, определяется правилами землепользования и застройки в соответствии с требованиями законодательства Российской Федерации в сфере государственной охраны объектов культурного наследия.

В границах территории достопримечательного места устанавливаются два режима использования земель – подлежащие к застройке и реконструкции, а также земли, на которых запрещено строительство.

Участки с режимом использования земель допускающим застройку как правило совпадают с границами населенных пунктов, входящих в состав достопримечательного места. Это зоны регулирования застройки РЗ-1-1 – РЗ-3, специального назначения СН-1, СН-2.

Участки с режимом использования земель не допускающим размещение объектов капитального строительства находятся в основном за пределами населенных пунктов. Это зоны естественного ландшафта ЕЛ, рекреационного комплекса Р и зоны территорий общего пользования У-1, У-2, территорий и зон охраны объектов культурного наследия ТОКН

В то же время не существует четкого разделения между режимными участками по принципу назначения режима соответствующему категории земель. Главный мотив установления регламентных участков – соответствие целевому морфотипу регулирования на том или ином территориальном делении

Основные требования к осуществлению деятельности в границах участков режимов использования земель устанавливаются с целью регулирования существующей и планируемой застройки на предмет соответствия стилистическому соответствию вновь возводимых и реконструируемых зданий

и сооружений постройкам мемориального периода Великой Отечественной войны:

- Соблюдение пропорций застроенных и свободных территорий на земельном участке, площадь и плотность застройки;
- Архитектурно-стилистические параметры зданий (использование в отделке фасадов деревянной вагонки, кирпича, штукатурки с побелкой, обязательное сооружение скатных крыш и т.п.);
- Регулирования высоты и прозрачности ограждений;
- Размещение наружной рекламы.

Для территорий естественного ландшафта и рекреации регламентом допускается природоохранная и иная деятельность, направленная на сохранение и восстановление естественного природного ландшафта. Традиционная сельскохозяйственная деятельность. Запрещено строительство каких-либо зданий и вспомогательных сооружений. Также для территорий общего пользования улично-дорожной сети, в частности Дороги жизни запрещено строительство, кроме прокладки инженерных коммуникаций.

Основные требования к осуществлению деятельности и ограничения градостроительных регламентов по использованию земель и объектов капитального строительства, предельным параметрам разрешённого строительства, реконструкции объектов капитального строительства устанавливаются с целью регулирования существующей и планируемой застройки на предмет соответствия стилистическому соответствию вновь возводимых и реконструируемых зданий и сооружений постройкам мемориального периода Великой Отечественной войны.

А именно:

- Соблюдение пропорций застроенных и свободных территорий на земельном участке, площадь и плотность застройки;
- Архитектурно-стилистические параметры зданий (использование в отделке фасадов деревянной вагонки, кирпича, штукатурки с побелкой, обязательное сооружение скатных крыш и т.п.);
- Регулирования высоты и прозрачности ограждений;

– Размещение наружной рекламы.

Для территорий естественного ландшафта и рекреации регламентом допускается природоохранная и иная деятельность, направленная на сохранение и восстановление естественного природного ландшафта. Традиционная сельскохозяйственная деятельность. Запрещено строительство каких-либо зданий и вспомогательных сооружений. Также для территорий общего пользования улично-дорожной сети, в частности Дороги жизни запрещено строительство, кроме прокладки инженерных коммуникаций.

В границах достопримечательного места «Дорога жизни» и режимов использования земель устанавливаются десять регламентных участков, предназначенных для застройки:

РЗ-1.1 – зона индивидуальной жилой застройки, дачной застройки, прочее индивидуальное жилое малоэтажное строительство;

РЗ-1.2 – зона многоквартирной жилой застройки;

РЗ-1.3 – Зона, предназначенная для ведения садового и дачного хозяйства.

РЗ-2.1 – зона многофункциональной общественно-деловой застройки;

РЗ-2.2 – зона специализированной общественной застройки (объекты социального и спортивного назначения);

РЗ-2.3 – зона специализированной общественной застройки культового назначения;

РЗ-2.4 – зона объектов отдыха и туризма;

РЗ-3 – зона промышленной и коммунальной застройки, автотранспортного технического сервиса.

СН-1 - Зона специального назначения (кладбища, полигоны твердых бытовых отходов, спецнадобностей)

СН-2 - Иная зона специального назначения

Зона регулирования застройки РЗ-1.1:

РЗ-1.1 – зона индивидуальной жилой застройки, дачной застройки, прочее индивидуальное жилое малоэтажное строительство.

Режим зоны распространяется на территории существующей и планируемой индивидуальной малоэтажной застройки в границах видовых раскрытий с траектории движения по Дороге жизни;

Режим предусматривает:

- сохранение и восстановление морфологии индивидуальной жилой застройки периода Великой Отечественной войны. А именно: характерного соотношения застроенных и свободных территорий земельных участков, масштаба и конфигурации зданий и сооружений, строительных и отделочных материалов, типа ограждений, типа информационных вывесок;
- традиционное использование земельных ресурсов мелких частных землепользователей (выращивание плодовых, ягодных, овощных, бахчевых, иных декоративных или сельскохозяйственных культур; размещение индивидуальных гаражей и подсобных сооружений);

Целевой морфотип, принятый за основу для формирования параметров регулирования – двухэтажные дома, в основном деревянные. В качестве хорошего примера подобной застройки был выбран частный жилой дом во Всеволожске по Софийской улице.

В Зоне регулирования застройки РЗ-1.1 в состав разрешенных видов использования земельных участков включаются разрешенные общим режимом, действующим в границах территории достопримечательного места: деятельность по особой охране и изучению природы (9.0), охрана природных территорий (9.1), историческая (9.3), а также некоторые иные виды использования земельных участков, перечень которых сведен в отдельную таблицу.

Зона регулирования застройки РЗ-1.2

РЗ-1.2 – зона многоквартирной жилой застройки.

Режим зоны распространяется на территории существующей и планируемой многоквартирной жилой застройки в границах видовых раскрытий с траектории движения по Дороге жизни.

Режим предусматривает:

- сохранение и восстановление морфологии многоквартирной жилой застройки периода Великой Отечественной войны. А именно: этажности зданий и сооружений, их высоты, характерного соотношения застроенных и свободных территорий земельных участков, масштаба и конфигурации зданий и сооружений, строительных и отделочных материалов, типа ограждений, типа информационных вывесок;

- сохранение и восстановление линии застройки, выходящей на территории общего пользования в пределах центральных частей населенных пунктов. Формирование фронта квартальной застройки, сохранившегося в Советском Союзе достаточно целостными фрагментами с дореволюционного периода и до военных дней;

Целевой морфотип, принятый за основу для формирования параметров регулирования, – малоэтажная каменно-деревянная жилая застройка до трех этажей. В небольших поселениях это по большей части отдельно стоящие двух-трех секционные или коридорного типа здания, небольшого размера, с малым количеством домовладений. В качестве примера была рассмотрена и проанализирована застройка по Колтушскому шоссе в городе Всеволожске. Здания расположены по периметру квартала, однако с отступом от красных линий (4-9 метров). Пространства между улицей и зданием, как правило, озеленены, что создает ощущение домов, утопающих в зелени. Площадь застройки в среднем составляет около 30% от площади участка. Размер земельных участков колеблется от 10 до 15 соток. Пропорция застроенных территорий, относительно общей площади квартала следующая:

- Площадь застройки жилыми зданиями – 20%
- Площадь застройки хозяйственными строениями – 3%

РЗ-1.2 – зона многоквартирной жилой застройки.

Режим зоны распространяется на территории существующей и планируемой многоквартирной жилой застройки в границах видовых раскрытий с траектории движения по Дороге жизни.

Режим предусматривает:

- сохранение и восстановление морфологии многоквартирной жилой застройки периода Великой Отечественной войны. А именно: этажности зданий и сооружений, их высоты, характерного соотношения застроенных и свободных территорий земельных участков, масштаба и конфигурации зданий и сооружений, строительных и отделочных материалов, типа ограждений, типа информационных вывесок;

- сохранение и восстановление линии застройки, выходящей на территории общего пользования в пределах центральных частей населенных пунктов. Формирование фронта квартальной застройки, сохранившегося в Советском Союзе достаточно целостными фрагментами с дореволюционного периода и до военных дней;

Целевой морфотип, принятый за основу для формирования параметров регулирования, – малоэтажная каменно-деревянная жилая застройка до трех этажей. В небольших поселениях это по большей части отдельно стоящие двух-трех секционные или коридорного типа здания, небольшого размера, с малым количеством домовладений.

В качестве примера была рассмотрена и проанализирована застройка по Колтушскому шоссе в городе Всеволожске. Хотя район был застроен после войны, данная типология может использоваться в качестве целевого морфотипа для принятия параметров регулирования. Районы подобной застройки, называемой в народе «сталинской», строились в довоенные и особенно в большом количестве послевоенные годы. До войны конструкции домов были в основном деревянными, в том числе в наружной отделке применялось дерево. Были проанализированы три параметра: этажность, размер строений, площадь застройки (коэффициент застройки K_z), характер формирования фронта застройки (отступы от красных линий и между зданиями), а также размер возможных земельных участков для каждого здания при межевании.

Здания расположены по периметру квартала с отступом от красных линий (4-9 метров). Пространство между улицей и зданием как правило озеленены, что создает ощущение домов, утопающих в зелени. Расстояния между домами только подчеркивают этот эффект. Площадь застройки в среднем составляет

около 30% от площади участка. Размер земельных участков колеблются от 10 до 15 соток. Размеры участков действительны для зданий рассматриваемого размера. Пропорция застроенных территорий, относительно общей площади квартала следующая:

- Площадь застройки жилыми зданиями – 20%
- Площадь застройки хозяйственными строениями – 3%

Максимальный размер земельного участка для регулирования принят 25 соток, а процентное соотношение между застроенными и свободными территориями соблюдено как в целевом морфотипе.

В Зоне регулирования застройки РЗ-1.2 в состав разрешенных видов использования земельных участков включаются разрешенные общим режимом, действующим в границах территории достопримечательного места: деятельность по особой охране и изучению природы (9.0), охрана природных территорий (9.1), историческая (9.3). Остальные виды использования назначены с учетом действующих Правил землепользования и застройки, фактическим землепользованием, а также с учетом возможностей для размещения вспомогательных и обслуживающих жилую застройку функций. Для большего соответствия масштабу застройки мемориального периода, в зоне регулирования многоквартирной застройки разрешено также строительство индивидуальных жилых домов. Максимальный размер земельного участка для регулирования принят 25 соток, а процентное соотношение между застроенными и свободными территориями соблюдено как в целевом морфотипе.

В Зоне регулирования застройки РЗ-1.2 в состав разрешенных видов использования земельных участков включаются разрешенные общим режимом, действующим в границах территории достопримечательного места: деятельность по особой охране и изучению природы (9.0), охрана природных территорий (9.1), историческая (9.3).

Остальные виды использования назначены с учетом действующих Правил землепользования и застройки, фактическим землепользованием, а также с учетом возможностей для размещения вспомогательных и

обслуживающих жилую застройку функций. Для большего соответствия масштабу застройки мемориального периода, в зоне регулирования многоквартирной застройки разрешено также строительство индивидуальных жилых домов.

Зона, предназначенная для ведения садового и дачного хозяйства РЗ-1.3

РЗ-1.1 – зона индивидуальной жилой застройки, дачной застройки, прочее индивидуальное жилое малоэтажное строительство.

Режим зоны распространяется на территории существующей и планируемой индивидуальной малоэтажной застройки в границах видовых раскрытий с траектории движения по Дороге жизни;

Режим предусматривает:

регулирование параметров хозяйственного освоения земельных участков, находящихся в границах территории достопримечательного места, для садоводства и дач;

– сохранение и восстановление морфологии построек периода Великой Отечественной войны, соответствующих аналогичному землепользованию. А именно: характерного соотношения освоенных и свободных территорий земельных участков, масштаба и конфигурации сооружений, строительных и отделочных материалов, типа ограждений, типа информационных вывесок;

– традиционное использование земельных ресурсов мелких частных землепользователей (выращивание плодовых, ягодных, овощных, бахчевых, иных декоративных или сельскохозяйственных культур; размещение индивидуальных гаражей и подсобных сооружений);

Целевой морфотип, принятый за основу для формирования параметров регулирования – двухэтажные дома со скатными кровлями. Наружняя отделка стен – деревянная досчатая вагонка.

Отделка первого этажа допускается красным керамическим кирпичом.

Второй этаж и фронтоны – традиционная для того времени деревянная досчатая вагонка в разных направлениях и окраска. Кровли двухскатные с дополнительными поперечными фронтонами и слуховыми окнами.

В Зоне регулирования РЗ-1.3 в состав разрешенных видов использования земельных участков включаются разрешенные общим режимом, действующим в границах территории достопримечательного места: деятельность по особой охране и изучению природы (9.0), охрана природных территорий (9.1), историческая (9.3). А также виды использования земельных участков, приведенные в таблице «Требования к видам разрешенного использования зон регулирования застройки».

Зона регулирования застройки РЗ-2.1

РЗ-2.1 – зона многофункциональной общественно-деловой застройки.

Режим зоны распространяется на территории существующей и планируемой многофункциональной общественно-деловой застройки в границах видовых раскрытий с траектории движения по Дороге жизни.

Режим предусматривает:

– сохранение и восстановление морфологии многофункциональной общественно-деловой застройки периода Великой Отечественной войны. А именно: этажности зданий и сооружений, их высоты, характерного соотношения застроенных и свободных территорий земельных участков, масштаба и конфигурации зданий и сооружений, строительных и отделочных материалов, типа ограждений, типа информационных вывесок;

– сохранение и восстановление фронта застройки, выходящего на территории общего пользования в пределах центральных частей населенных пунктов. Формирование фронта квартальной застройки, сохранившегося в Советском Союзе достаточно целостными фрагментами с дореволюционного периода и до военных дней;

Целевой морфологический тип, принятый за основу для формирования параметров регулирования, – малоэтажная каменно-деревянная застройка со скатными кровлями до четырех этажей, включая мансардный.

В Зоне регулирования застройки РЗ-2.1 в состав разрешенных видов использования земельных участков включаются разрешенные общим режимом, действующим в границах территории достопримечательного места: деятельность по особой охране и изучению природы (9.0), охрана природных

территорий (9.1), историческая (9.3), а также некоторые иные виды использования земельных участков, сведенные в отдельную таблицу.

Зона регулирования застройки РЗ-2.2 □ зона специализированной общественной застройки.

Режим зоны распространяется на территории существующей и планируемой специализированной общественной застройки (объекты социального и спортивного обслуживания).

Зона регулирования застройки РЗ-2.3 □ зона специализированной общественной застройки культового назначения.

Зона регулирования застройки РЗ-2.3 □ зона специализированной общественной застройки культового назначения.

Зона регулирования застройки РЗ-3 □ зона промышленной и коммунальной застройки, автотранспортного технического сервиса.

Режим зоны распространяется на территории существующей и планируемой производственной, складской, коммунальной застройки. Производственная застройка в границах поселений допускается не выше IV-V класса опасности.

Участки с режимом использования земель, не допускающим размещение объектов капитального строительства, находятся, в основном, за пределами населенных пунктов. Это зоны естественного ландшафта ЕЛ, рекреационного комплекса Р и зоны территорий общего пользования У-1, У-2, территорий и зон охраны объектов культурного наследия ТОКН

В то же время не существует четкого разделения между режимными участками по принципу назначения режима, соответствующего категории земель. Главный мотив установления регламентных участков – соответствие целевому морфотипу регулирования на том или ином территориальном делении.

На территориях, не предназначенных под застройку, границы регламентных участков устанавливаются в соответствии со следующими принципами:

– Учет современных границ земельных участков «Дороги жизни» и земельных участков, вошедших в границы территории достопримечательного места, стоящих на кадастровом учете. Границы регламентных участков могут не совпадать с границами современного землепользования. В то же время, для предупреждения противоречий и спорных вопросов с правообладателями земельных участков, необходимо точно устанавливать границы регламентных зон, избегая избыточных обременений;

– Визуальная просматриваемость застроенных территорий. В целях регулирования параметров зданий и сооружений, расположенных в непосредственной визуальной близости от траектории движения по Дороге жизни, первый ряд земельных участков, примыкающих к Дороге жизни вошел в регламентные участки регулирования застройки РЗ-1.1 – РЗ-3. Регулирование также необходимо для ограждений территорий и установки наружной рекламы. В случае с застройкой индивидуальными жилыми домами, граница регламентного участка устанавливается по границам земельных участков (включая весь участок из-за небольшого его размера). В случае с общественно-деловой и многоквартирной застройкой, граница регламентного участка может не совпадать с границами земельного участка;

– Панорамные виды естественного природного ландшафта. Для незастроенных территорий, а также территорий малого освоения, граница регламентного участка ЕЛ устанавливается по видимым (возможно видимым, при изменении растительности вдоль Дороги) естественным природным границам (объектам) – русло рек, граница леса, овраги и тд. При этом, больший вес для установления границ регламентных участков имеет морфология ландшафта, но не административные границы населенных пунктов. Также учитывается историческая морфология ландшафта согласно картам, выпущенным в мемориальный период;

– Территории естественного природного ландшафта скрытые за визуальными преградами (густая высокая растительность, стоящая вдоль обочины). В случаях прохождения Дороги жизни через лесные массивы или плотные ряды густой растительности, граница регламентных участков

устанавливается в пятидесяти метрах от границы земельного участка дороги жизни в обе стороны.

Объекты культурного наследия, составляющие мемориальный контент достопримечательного места. При установке границы учитываются границы территорий и охранные зоны объектов культурного наследия федерального и регионального значения, увековечивающие подвиги Великой Отечественной войны. А также объектов культурного наследия, непосредственно примыкающие к Дороге жизни и невозможные к исключению из границ достопримечательного места.

На территориях, не предназначенных под застройку, в границах достопримечательного места «Дорога жизни» и режимов использования земель устанавливаются восемь регламентных участков:

ЕЛ - Зона естественного ландшафта

Р - Зона рекреационного комплекса

У-1 - Зона территории общего пользования Дорога жизни

У-2 - Зона территорий общего пользования (прочая улично-дорожная сеть)

ТОКН - Зона территорий объектов культурного наследия

ОЗ-Ф – Охранная зона объектов культурного наследия федерального значения

ОЗ-Р - Охранная зона объектов культурного наследия регионального значения

В - Зона водных объектов.

Зона естественного ландшафта (ЕЛ)

Режим зоны распространяется на территории в границах видовых раскрытий с трасс Дороги жизни полевого и лесостепного ландшафта. Характеризуется многоплановыми открытыми пространствами полей в сочетании с островным мелколесьем, лесополосами, залесёнными оврагами. Предусмотрена для назначения на территории за границами населенных пунктов.

Режим предусматривает:

- сохранение и восстановление элементов мемориального ландшафта, характерного соотношения открытых и закрытых пространств;
- осуществление мероприятий по восстановлению на основе историко-культурных исследований исторических элементов культурного ландшафта: усадеб, хуторов, мельниц с дальнейшим использованием объектов в рекреационных и туристических целях;
- размещение памятных знаков, монументов, памятников, в том числе религиозного назначения, иных объектов, увековечивающих память погибших в Великой Отечественной войне;
- устройство туристических троп;
- традиционное сельскохозяйственное использование земель без права размещения зданий, сооружений и ограждений;
- сохранение трасс исторических дорог;
- капитальный ремонт и реконструкцию пристаней;
- капитальный ремонт, реконструкцию существующих и строительство новых подземных объектов инженерной инфраструктуры.

В зоне естественного ландшафта в состав разрешенных видов использования земельных участков включаются разрешенные общим режимом, действующим в границах территории достопримечательного места: деятельность по особой охране и изучению природы (9.0), охрана природных территорий (9.1), историческая (9.3).

Зона рекреационного комплекса (Р)

Режим зоны распространяется на территории зеленых насаждений общего пользования в границах населенных пунктов. Зона предназначена для организации парков, скверов, бульваров, используемых в целях кратковременного отдыха, проведения досуга населения без объектов капитального строительства.

Зона парков, скверов, бульваров может быть благоустроена и оборудована малыми архитектурными формами: фонтанами и бассейнами, лестницами, пандусами, подпорными стенками, беседками, светильниками и др.

Зона территорий общего пользования У-1 (Дорога жизни)– зона территории общего пользования Дорога жизни

Режим зоны распространяется на территории существующих участков территорий транспортной инфраструктуры Дороги жизни - автодорожные и железнодорожные трассы: Ленинград – Морье, Кобона-Дусьево, соединяющиеся с портовыми узлами Осиновецкий и Кобоно-Кареджский на восточном и западном берегах Ладожского озера.

Границы зоны установлены по существующим границам кадастровых участков, стоящем на кадастровом учете. В местах неразмежеванных территорий границы регламентного участка установлены согласно аналогичной ширине земельного участка Дороги жизни, поставленных на кадастр.

Зона территорий общего пользования У-2 (прочая улично-дорожная сеть)

Режим зоны распространяется на территории существующих участков территорий транспортной инфраструктуры за исключением трассы Дороги жизни. Это улично-дорожная сеть в населенных пунктах и дорожная за пределами.

Зона территорий и охранных зон объектов культурного наследия

Требования к градостроительному регламенту в границах территории достопримечательного места не распространяются на земельные участки в границах территорий памятников или ансамблей, расположенных в границах территории достопримечательного места, и содержатся в документах объектов культурного наследия, входящих в регламентный участок, утвержденных соответствующими правовыми актами.

Градостроительный регламент для земельных участков в границах охранных зон памятников или ансамблей федерального значения, расположенных в границах территории достопримечательного места, устанавливаются с учетом требований, установленных утвержденными охранными зонами и должны обеспечивать сохранность таких памятников или ансамблей в их исторической среде. Виды деятельности допустимые в охранной зоне объектов культурного наследия ОЗ-Ф содержатся в документах объектов культурного наследия, входящих в регламентный участок и

утверждены соответствующими правовыми актами. Допустимые параметры зоны регулирования застройки ОЗ-Ф содержатся в документах объектов культурного наследия, входящих в регламентный участок и утверждены соответствующими правовыми актами.

Градостроительный регламент для земельных участков в границах охранных зон памятников или ансамблей регионального значения ОЗ-Р, расположенных в границах территории достопримечательного места, устанавливаются с учетом требований, установленных утвержденными охранными зонами и должны обеспечивать сохранность таких памятников или ансамблей в их исторической среде. Виды деятельности допустимые в зоне ОЗ-Ф содержатся в документах объектов культурного наследия, входящих в регламентный участок и утверждены соответствующими правовыми актами. Допустимые параметры в зоне регулирования застройки ОЗ-Р содержатся в документах объектов культурного наследия, входящих в регламентный участок и утверждены соответствующими правовыми актами.

Отдельные требования устанавливаются также к видам разрешенного использования и к предельным параметрам зоны регулирования застройки водных объектов (В).

Даны следующие ответы на поставленные перед экспертом вопросы (см. перечень вопросов выше):

□ сведения о наименовании объекта: «Достопримечательное место «Дорога жизни».

□ сведения о времени возникновения или дате создания объекта, датах основных изменений (перестроек) данного объекта и (или) датах связанных с ним исторических событий: 1941-1944 гг.;

□ сведения о местонахождении объекта: Кировский и Всеволожский районы Ленинградской области;

□ сведения о границах территории объекта культурного наследия, включая графическое описание местоположения этих границ, перечень координат характерных точек этих границ в системе координат, установленной

для ведения единого государственного реестра недвижимости: см. Приложение № 4;

□ фотографическое (иное графическое) изображение: совокупность снимков и (или) иных графических изображений, передающих планировочную структуру элементов и композиционные особенности достопримечательного места: см. Приложение №3;

□ определение требований к градостроительным регламентам в границах территории достопримечательного места, перечень мероприятий и ограничений, обеспечивающих условия изучения объекта, а также необходимых и достаточных для его сохранения, реставрации, приспособления (эксплуатации), экспонирования, предотвращения ухудшения состояния компонентов и материальных характеристик, включенных в состав предмета охраны объекта: см. Приложение № 6;

ВЫВОД ЭКСПЕРТИЗЫ:

Уточнение сведений об объекте культурного наследия регионального значения – достопримечательного места «Достопримечательное место «Дорога жизни» (в части уточнения границы территории объекта культурного наследия, сведений о времени возникновения или дате создания объекта культурного наследия, датах основных изменений объекта культурного наследия и (или) датах связанных с ним исторических событий):

Наименование объекта: «Достопримечательное место «Дорога жизни».

Время возникновения объекта культурного наследия, даты основных изменений объекта культурного наследия и даты связанных с ним исторических событий: 1941 – 1944 гг.

Границу территории объекта культурного наследия – определить согласно Приложению № 4.

Требования к осуществлению деятельности и градостроительным регламентам в границах территории достопримечательного места – установить согласно Приложению № 6

30.04.2021 г. _____
(подпись эксперта)

Перечень приложений к заключению экспертизы:

Приложение № 1.	Историческая справка
Приложение № 2.	Историческая иконография
Приложение № 3.	Материалы фотофиксации
Приложение № 4.	Проект границ территории объекта культурного наследия
Приложение № 5.	Историко-культурный опорный план
Приложение № 6.	Проект требований к осуществлению деятельности и градостроительным регламентам в границах территории достопримечательного места
Приложение № 7	Копии документов, собранных и полученных при проведении экспертизы
Приложение № 8.	Копии документов, представленных Заявителем
Приложение № 9.	Копии договоров