

(2068)

12

СМЕРТЬ НЕМЕЦКИМ ОККУПАНТАМ!



Секретно

ЭКЗ. № 1

| | | | |
|----------|------|----------|------|
| Оп. 1181 | б. 5 | Оп. 1181 | б. 5 |
| Вход. № | 1031 | | |
| 1 | 05 | 1944 | |

1
22/4 - 12 -
2/4
844

ИНФОРМАЦИОННЫЙ

Бюллетень

ПО ИСПОЛЬЗОВАНИЮ ОПЫТА
ВОЙНЫ

| | |
|---------------|-------|
| АРХИВ МО СССР | |
| Опись № | 1437 |
| Дело № | 2068 |
| Коробка № | 11608 |

об использовании оленьего транспорта
в войсках

Карельского фронта



N

— АПРЕЛЬ —

1 9 4 4

3

Оперативный отд. Штаба Карельского фронта

В этом бюллетене собраны материалы о содержании, уходе и эксплуатации войсковых оленьих транспортов.

В условиях сурового климата и бездорожья Заполярья использование оленей приобретает особенно важное значение.

Материалы освещают опыт ухода за оленями, их кормления ягелем и комбикормом, использования в войсках для целей снабжения, связи, эвакуации раненых, транспортировки материальной части оружия, боеприпасов и грузов.

Материал для настоящего бюллетеня подготовили: Начальник Ветслужбы К.Ф. генерал-майор в/с КОВАЛЕВ; Начальник Ветотдела 14 армии полковник в/с ТУЛЬЧИНСКИЙ; Начальник ветотдела 19-й армии подполковник в/с ЛАСКИН, майор в/с ГОРЕУНОВ, ст. лейтенант в/с ДЕНИСОВ, Ст. Пом. Нач. Опер. Отдела УКА К.Ф. по обобщению опыта войны майор ЧЕСНОВ.

Ответственный редактор, генерал-майор К О В А Л Е В.

[illegible]

С О В Е Т ЫПО УХОДУ, СОДЕРЖАНИЮ, КОРМЛЕНИЮ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ОЛЕНЕЙ,
НАХОДЯЩИХСЯ В ЧАСТЯХ КРАСНОЙ АРМИИ.

1. За состояние оленя, в первую очередь, несет ответственность тот военнослужащий, который ухаживает за ним и за кем олень закреплен. Кроме того, ответственность несут лица суточного наряда, назначаемого согласно УВС-37.

2. За состояние оленей войсковой части во всех отношениях несет ответственность командир. За правильное содержание и эксплуатацию оленей и за непосредственное наблюдение за ними несут ответственность командиры подразделений.

3. Ветеринарный состав части несет ответственность за своевременность и полноту специальных ветеринарных мероприятий, за ветеринарно-лечебное обслуживание и за ветеринарный надзор по содержанию и эксплуатации оленей.

Использование оленей

4. Олень является парнокопытным животным, способным сравнительно легко переносить низкие температуры и атмосферные невзгоды. При правильной эксплуатации и кормлении олень обладает исключительной работоспособностью и выносливостью.

5. В качестве рабочих животных применяются кастрированные самцы /которых обычно называют быками/, достигшие четырехлетнего возраста.

6. Для работы в войсках зимой, оленей запрягают в нарты /сани/. Летом олени работают под вьюком /седло особой конструкции/.

7. По характеру использования нарты делятся на легковые и грузовые. В легковые нарты запрягаются четыре оленя, а в грузовые три.

8. Райда, в целях сохранения маневренности, строится из легкой упряжки оленей и двух грузовых упряжек, причем - легковая упряжка идет в голове. За легкой нартой следуют грузовые олени, которые привязываются к впереди идущей нарте. Оленевод следует на впереди идущей легкой нарте. Райды сводятся в отделения, взводы.

9. Нагрузка на одну грузовую нарту не должна превышать 150 кг. На легковую нарту, как правило, укладывается суточная фуражная норма для оленей всей райды и продукты оленевода.

10. Работа в грузовых нартах производится только шагом и со скоростью не более 6 км. в час, при тяжелой дороге не более 4 километров.

11. При движении вне дорог суточный переход не должен превышать 25-30 км, а скорость движения 3-4 км в час.

Для прокладки пути по целине, через каждые 500 метров, головную райду следует сменять и ставить ее в хвост колонны для отдыха.

12. Суточный переход по дорогам подразделениями оленьих транспортов не должен превышать 35 километров.

13. Через каждые 5-6 км пройденного пути делаются десяти-минутные остановки для отдыха и уравнивания дыхания оленей, осмотра упряжки, нарт и груза.

14. В отдельных, исключительных, случаях могут совершаться форсированные марши общей протяженностью до 50 км с обязательным 4-х часовым привалом в середине пути, для кормления оленей ягелем и комбикормом. После форсированного марша обязательна дневка.

15. На одиночно следуемых легковых нартах, посланных для доставки срочных донесений или офицеров связи, движение совершается в более быстрых темпах и в отдельных случаях по дороге может достигать до 12-15 км в час, а суточный пробег до 80 километров.

16. Дороги для движения оленьих транспортов прокладываются по озерам и склонам гор, сопкам, имеющим наименьший снежный покров.

17. После прохождения взвода оленьего транспорта устанавливается дорога, пригодная для движения конно-санного транспорта.

18. Работа на оленях в нартах начинается с замерзанием болот и озер. Грузные нарты могут свободно передвигаться при толщине льда в 5 сантиметров.

Весной, с началом появления проталин в низменных местах, использование оленей для работы в нартах прекращается.

19. С наступлением весны работа на оленях, как правило, производится в ночное время, когда образуется наст /чир/. При работе в оттепель суточный пробег сокращается вдвое.

20. Летом и осенью /вплоть до появления глубокого снега/, олени могут быть использованы для перевозки грузов на вьюках.

Для работы под вьюком пригодны наиболее сильные, крепкие олени. Грузы перевозятся на специальных седлах до 40 кг на одного оленя и при движении только шагом.

Для работы под вьюком требуется 10-дневная тренировка и постепенное втягивание оленей в работу.

Кормление оленей

21. В зимний период времени олень питается ягелем, добывая его раскапыванием из под снега.

22. Ягель является лишайником и растет в виде кустиков, высотой до 12-15 см. Имеет серовато-зеленый цвет и весьма гигроскопичен.

23. В условиях Заполярья ягель растет в тундре неравномерно и в отдельных ее частях вовсе отсутствует.

24. Для кормления оленей в дивизионных и армейских тылах проводится выпас по-взводно на ягельниках.

25. Первую половину зимы / до половины января / выпас оленей производится в низменных местах, в лесной тундре.

Со второй половины зимы, когда леса и низменная часть тундры заносятся глубоким снегом, выпас производится на склонах гор, высоких сопках, где сплошной покров незначителен и достигает всего 40-60 см.

26. Снежный покров, превышающий 60 см., особенно если он под воздействием ветров уплотнился, разгребается оленями с трудом. В этих случаях суточный наряд по выпасу оленей копает в снегу лунки.

27. В целях маскировки от воздушного противника выпас в светлое время суток производится в кустарнике или в лесу, а в темное время - на открытых местах.

28. При содержании оленей в непосредственной близости к переднему краю или в случае невозможности свободного выпаса, выпас оленей на ягеле производится на вязке.

29. При кормлении на вязке оленей следует через каждые 1,5-2 часа переводить на новые места.

30. Пастбища выбираются также с учетом условий для защиты оленей от холодных ветров и буранов.

31. При невозможности выпаса на ягельниках оленям выдается заготовленный ягель в количестве 8 кг в сутки.

Если заготовленный ягель сильно смерзся в комки, то перед скармливанием его следует оттаивать.

32. Для разового кормления оленя отводится не менее четырех часов. Выйдя на пастбище олень энергично разгребает снег и быстро поедает ягель. Наполнив желудок он ложится и лева жует жвачку. После этого олень встает и принимается снова за еду. Спустя некоторое время он повторно ложится и продолжает жвачку. По окончании повторного пережевывания олень встает и, несмотря на наличие ягеля, за него не берется. Последнее показывает, что олень сыт и может быть использован на работе.

33. В пути следования оленей необходимо кормить не реже как через каждые 4-6 часов. Оставлять оленя без корма более продолжительный срок воспрещается.

34. Кормление одним агелем не обеспечивает работоспособности оленя в период всей зимы. Поэтому его необходимо подкармливать комбикормом. Суточная норма комбикорма устанавливается в два килограмма.

35. Приучение оленей к поеданию комбикорма производится насильственным путем.

36. Кормление одним комбикормом, особенно продолжительное время воспрещается, так как вызывает заболевания желудочно-кишечного тракта и гибель оленя.

37. При исключительно напряженной работе суточная дача комбикорма может быть увеличена до 2,5 килограммов.

38. Кормление комбикормом производится 2 раза в сутки, равными порциями.

39. В целях ~~предупреждения~~ ^{предупреждения} солевого голодания оленю дается в суточной фуражной норме 15 граммов поваренной соли.

40. Скармливание комбикормом на пастбище производится из кормушек, а на марше - с грузовых площадок нарт. Кормление комбикормом со снега категорически запрещается.

41. Зимой водопой оленей не производится, так как олень поедает снег. Категорически воспрещается мешать оленям захватывать снег при движении в нартах, *и на остановках.*

42. Летом, при работе под вьюком, оленей следует возможно чаще поить из проточных водоемов.

Использование оленей в войсках

43. Олени транспортные подразделения в частях армии могут быть использованы в любых условиях боевой деятельности войск /в наступлении, обороне, во встречном бою и при организации глубоких рейдов на фланг и в тыл противнику/ и используются для транспортировки боевой техники и боеприпасов, эвакуации раненых с поля боя связи и доставки войскам всех видов снабжения.

44. Для выбрасывания разведывательных групп на фланг и тыл противнику, отбираются наиболее работоспособные, выносливые олени. На каждого военнослужащего выделяется легковая нарта. Если весь маршрут не превышает 15-20 км, то он может быть пройден на галопе за 1-1,5 часа. По возвращении с боевого задания оленям следует предоставить длительный отдых.

45. При транспортировке боевой техники, последняя в разобранном виде укладывается на нарты с таким расчетом, чтобы вес отдельных частей не превышал 150 кг на одну нарту.

46. Для перевозки орудий, минометов и др. вооружения, грузовой площадкой нарт оборудуются специальными подкладками под каждый вид вооружения.

47. При переброске на оленьем транспорте боевой техники расчет следует у нарт на лыжах.

48. В целях слаженности работы боевых расчетов и транспортных оленьих подразделений необходимо производить "с"ездки" - совместные учения.

49. Для эвакуации раненых с поля боя до медицинских учреждений используется транспорт, высланный за боеприпасами или другими видами снабжения.

50. Для специальных целей эвакуации тяжело раненых и лежачих, нарты оборудуются грузовой площадкой на всю длину нарт.

51. Обеспечение нарт, предназначенных для эвакуации раненых одеялами, спальными мешками, выделение медработников для сопровождения раненых осуществляется санитарной службой той части, которой придано оленьо-транспортное подразделение.

52. Остановки для кормления оленей при эвакуации раненых категорически воспрещаются.

53. Для снижения потерь оленьего состава от огня противника, работы на оленях в зоне боевых действий производятся, как правило, ночью.

54. При необходимости передвижения днем дорогу следует прокладывать по лесистой, кустарниковой местности с обязательной организацией ПВО.

55. При действии оленьих транспортных подразделений на фланге и в тылу противника, оленей тщательно маскируют маскировочными халатами, а при отсутствии таковых - снежными сугробами. Прикрытие оленьего транспорта осуществляется частью, к которой они приданы.

56. Категорически воспрещается использование оленьих транспортных средств по автомобильным дорогам.

Первая помощь раненому в бою оленю

57. Оказание первой помощи раненому оленю заключается в остановке кровотечения и перевязке ран.

58. Кровотечение из мелких сосудов может быть остановлено наложением давящей повязки. При перевязке раны в таких случаях бинт накладывается более туго.

59. При кровотечении из крупных артериальных сосудов прибегают к перетягиванию конечностей выше места кровотечения. При этом стремятся сдавить сосуд так, чтобы движение крови по сосуду было прекращено.

60. Для остановки кровотечения на конечностях перетягиваются сосуды конечностей скрученным бинтом, ремнем или веревкой.

61. При кровотечениях из сосудов на таких участках тела, как перетяжку сосуда произвести трудно, остановка кровотечения производится прижатием сосуда каким-либо твердым предметом предварительно обернутым в бинт. Затем этот предмет прикладывают к месту, где проходит сосуд и туго затягивают повязкой.

62. Для того, чтобы определить положение сосуда выше места ранения, обычно плотно прижимают пальцы к телу оленя и затем находят такую точку, прижатие которой прекращает кровотечение. После остановки кровотечения приступают к перевязке раны.

63. Бинтование производится слева направо и так, чтобы бинт во всех местах ложился гладко и прилегал плотно без складок.

64. После оказания первой помощи раненого оленя необходимо доставить на передовой пункт ветеринарной помощи или в ближайший ветеринарный лазарет.

ОПЫТ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ВОЙСКОВЫХ ОЛЕНЬИХ ТРАНСПОРТОВ

В УСЛОВИЯХ ЗАПОЛЯРЬЯ

I.

Войска, расположенные на Крайнем Севере и действующие зимой, в силу климатических условий не имеют возможности нормально эксплуатировать имеющийся у них транспорт на механической и конной тяге.

Глубокий снег, почти полное бездорожье, отрыв частей от баз снабжения иногда на сотни километров, — все это с особой остротой выдвигает вопрос о связи с частями и о бесперебойном снабжении их всем необходимым для боя и жизни. Длительные и обильные снегопады, бураны, резко пересеченный, каменистый и болотистый рельеф местности исключают зимой нормальную эксплуатацию имеющихся дорог.

Боевые действия на открытых флангах, вне дорог, еще более осложняют в этих условиях снабжение войск.

В условиях суровой заполярной зимы, как показал многолетний опыт местного населения, наиболее пригодным / а в некоторых местах и единственным / средством передвижения является олень.

Способность оленя сравнительно быстро преодолевать значительные расстояния по бездорожью, неприхотливость в отношении пищи, делают его надежным средством передвижения.

Во время войны с белофиннами в 1939-40г.г. олений транспорт с успехом применялся в войсках Красной Армии, действовавших на Петсамском направлении. Для этой цели привлекались олени, принадлежащие местному населению.

Естественно, что назрела необходимость тщательной разработки вопроса о применении оленей в войсках для целей транспорта и связи.

По инициативе и под непосредственным руководством быв. Командующего войсками Карельского фронта генерал-полковника ФРОЛОВА, к началу Отечественной войны этот вопрос был достаточно разработан и нашел свое практическое воплощение в войсках фронта.

В порядке подготовки к первой военной зиме 1941-42г.г. были окончательно отработаны общие положения о транспортных оленьих подразделениях, а также были установлены их штаты.

Для правильной эксплуатации оленей, в войсках были созданы специальные транспортные подразделения, подчиненные армейскому командованию. По мере необходимости они придавались частям для выполнения отдельных боевых или хозяйственных заданий.

Оленьи транспортные подразделения были укомплектованы красноармейцами-оленеводами, знающими оленей, привыкшими к работе на оленях в условиях мирной жизни в колхозах и совхозах севера. Красноармейцы-оленеводы из местных жителей легко ориентируются в тундре, быстро отыскивают ягельники для выпаса оленей, умело прокладывают путь по бездорожью.

Несмотря на очевидные преимущества оленьего транспорта, при-
бытие в войска осенью 1941 года первых транспортных оленьих подразделений было встречено в отдельных частях с некоторым недоверием и даже пренебрежением. Однако, первые же перебои в работе всех видов транспорта, вызванные зимними условиями Заполярья, показали войскам ошибочность недооценки оленей, как транспортного средства, единственно пригодного в условиях бездорожья.

II.

О л е н ь, - жвачное, парнокопытное животное, - широко распространен по всему северу Советского Союза.

Олени содержатся большими стадами, вне каких либо искусственных сооружений, находясь все время в движении по пастбищам.

Условия жизни и приспособленность к суровым условиям Крайнего Севера выработали у оленя хорошо развитые и мощные легкие при наличии сильного сердца.

Олень исключительно выносливое и работоспособное животное.

Отсутствие в коже оленя потовых желез и наличие исключительно густого шерстного покрова дают оленю возможность сравнительно легко переносить низкие температуры и сильные ветры Заполярья. Наконец, олень в отношении содержания и ухода весьма неприхотлив и это также облегчает использование его значительными массами в армейских условиях.

Исключительная простота упряжки и нарт /саней/, их дешевизна, а также легкость заготовки корма и сравнительно небольшое количество потребного штата для обслуживания оленей, делают этот вид войскового транспорта весьма рентабельным.

Для работы в войсках используются, как правило, быки /самцы-кастраты/, в возрасте от четырех до десяти лет.

Для работы в нартах упряжка оленей производится в зависимости от назначения транспорта; в грузовую нарту впрягают три оленя, в легковую - четыре оленя.

Обычно для перевозки грузов запряженные грузовые нарты по 2-3 шт. привязываются за легковой нартой. Такое построение нарт называется р а й д о й. Райда управляется одним красноармейцем-оленеводом.

В войсках, как и в народном хозяйстве Севера, применяется бездышловая запряжка. Тяжи, идущие от лямок, соединяются с нартой посредством нескольких подвижных колец.

Преимущество бездышловой упряжки заключается в том, что при движении по каменистой, резко пересеченной местности нарта беспрерывно принимает на себя резкие вертикальные и горизонтальные толчки. Благодаря отсутствию дышла эти удары не травмируют оленей, а нарта легко "обтекает" препятствия.

Оленья упряжка управляется одной возжей, идущей к передовому /левому в упряжке/ оленю, и длинным шестом /хореем/.

Грузоподъемность нарты зависит от работоспособности оленя, состояния снежного покрова, метеорологических условий, длины предстоящего пути и темпа движения. Как показал опыт, средняя нагрузка на одну нарту составляет 150 кг. При особо благоприятных дорожных условиях нагрузка может быть увеличенной до 260 кг.

Подразделения, составленные из райд с указанной средней нагрузкой совершают по оленьей дороге переходы от 25 до 35 км в сутки, а в отдельных случаях могут пройти и до 50 км. Такие форсированные марши следует совершать, как исключение, с обязательными 3-4-х часовым привалом и подкормкой оленей не только ягелем, но и комбикормом. После совершения форсированного марша обязательно дневка.

Груженные нарты, как правило, двигаются только шагом, с темпом движения 5-6 км в час.

Независимо от длины предстоящего пути, через каждые 5-6 км пройденного пути делаются 10-минутные остановки для отдыха и уравнивания дыхания оленей, осмотра упряжки, нарты, груза.

При движении вне дорог по целине, суточный переход не должен превышать 25 км, с темпом движения не более 3-4 км в час.

Для прокладки пути по целине назначаются легкие нарты /идущие без груза/, которые меняются между собой через каждые 1-1,5 км пройденного пути.

Движение на одиночных легких санях, высланных для доставки срочных донесений и офицеров связи, совершается в более быстром темпе, и в отдельных случаях, по хорошей дороге, может достигать до 12-15 км в час.

Летом олени используются отдельными небольшими группами на вьючной работе. Для этого имеются специальные вьючные седла с максимальной нагрузкой в 40 кг. Движение вьючного оленя совершается только шагом.

III.

Использование оленьего транспорта целиком зависит от характера боевых действий войск.

Части, действующие на открытых флангах с целью разгрома опорных пунктов противника, разведывательные отряды, отрывающиеся от своих войск на несколько суток, неизменно в наших условиях сопровождаются войсковым оленьим транспортом. В этих случаях олени везут артиллерийское, минометное вооружение, боеприпасы, станковые пулеметы, продовольствие, необходимое имущество связи и др. В числе грузов - обязательно возится нужное количество комбикорма, являющегося единственным видом корма для оленей на все время данной, пусть даже небольшой, операции.

При возвращении отрядов, оленьи подразделения, освободившиеся от значительной части груза, боеприпасов и продовольствия, эвакуируют раненых, больных, захваченные трофеи и пленных.

Опыт проведенных боев показал, что войсковые оленьи транспортные подразделения никогда не задерживали темпа движения частей. Только олени могут сопровождать части, действующие вне дорог по заснеженной тундре.

Войска, осуществляющие жесткую оборону, используют олений транспорт в целях доставки необходимых материалов для зимних фортификационных работ.

Так, в №-ском соединении олени доставили, под покровом ночи, непосредственно к месту работ, на передний край, колючую проволоку, скобы, кольца, мины для всего участка обороны.

В боях, происходивших зимой 1941-42г.г. штаб №-ского соединения переходил с одного КП на другой, пользуясь исключительно оленьим транспортом, так как перевозка осуществлялась по бездорожью.

Для доставки срочных донесений и переброски офицеров связи в войсках используются легкие нарты, запряженные лучшими оленями.

Характер заполярной зимы, с ее частыми метелями, выводящими из строя существующие дороги на много дней, накладывает свой отпечаток на использование оленьих транспортов. Так, в одном из районов действия наших войск в марте 1942г. из 31 дня, 22 дня были метели. В этот период доставка в войска всех необходимых видов снабжения, в значительной мере осуществлялась оленьим транспортом.

В течение зимы 1942-43г.г. работа оленьих транспортов по перевозке продовольствия войскам выразилась в 71.117 тонно-километров, а перевозка всех грузов - 104.366 тонно-километров. Вся эта работа совершалась в самых тяжелых метеорологических условиях.

С 16 по 23 февраля одна наша бригада получила задачу разгромить опорный пункт противника, находящийся в глубине его расположения. Предстояло совершить 100-километровый марш по резко пересеченной местности, при глубоком снежном покрове.

Олений транспорт бригады состоял из 127 легковых и 24 грузовых нарт, всего 1370 оленей. Этим транспортом было перевезено четыре 76мм горных орудия, с одним б/к боеприпасов к ним, двадцать шесть 82 мм минометов с одним б/к мин к ним, девять станковых пулеметов с двумя б/к патронов, средства связи и санитарное имущество.

Все эти факты достаточно убедительно свидетельствуют о значении оленьих транспортов для обеспечения войск на севере.

Оленьи транспорты обеспечивают также посты ВНОС, отдельные отряды и заставы погранвойск, находящиеся далеко в тундре, в отрыве от своих баз на сотни километров, в условиях полного бездорожья.

На оленях производится успешная вывозка цветного металла-остатков от оббитых немецко-фашистских самолетов. Так, в зиму 1942-43г.г. из отдаленных мест тундры, олени вывезли около 90 тонн цветного металлолома. При помощи оленей производится эвакуация наших самолетов, совершивших вынужденную посадку в тундре.

Особое место в работе оленьих транспортных подразделений занимает санитарная эвакуация.

Во всех случаях боевой деятельности войск, каждому ПМП, для целей санитарной эвакуации придается необходимое количество нарт. ПМП распределяет их между батальонами, смотря на задачу и обстановке.

Эвакуация раненых осуществляется на нарте в зависимости от степени ранения и состояния раненого. Тяжело раненые укладываются на носилки, закрываются меховым одеялом и с носилками грузятся на нарты. Носилки привязываются к нарте. Если состояние раненого позволяет, то в отдельных случаях раненый укладывается непосредственно на нарту, укутывается и привязывается к нарте. Эвакуация тяжело раненых совершается только шагом.

Эвакуацию на оленях обычно принято производить от переднего края до ПМП. Однако, зачастую раненых приходится доставлять на оленях и из ПМП в МСБ.

Опыт эвакуации раненых во время действий 31 Олбр показал, что при соответствующей ее организации, можно перевозить раненых на расстояния до 150 км, обеспечивая им покой и сохранение от обморожений в пути следования.

Иногда раненых приходится перевозить на оленях и в ПГ. Так было, например, в мае 1942г., когда пурга небывалой силы, длившаяся пять дней, вывела из строя все существующие дороги.

Санитарная эвакуация на оленях пользуется большой любовью и широко распространена в войсках.

Из всего изложенного видно насколько своевременна и целесообразна была организация оленьих транспортов в войсках, действующих на севере.

Объем производимых ими работ с высокой эффективностью прочно утвердил этот новый вид войскового транспорта в условиях Заполярья.

Следует, однако помнить, что использование оленей в войсках имеет и свои недостатки. Большое скопление оленей демаскирует расположение подразделений. Следы, оставленные оленями на снегу, служат хорошим ориентиром для авиации противника, наводящим ее на расположение наших подразделений. Большая длина колонны требует выделения значительного количества людей для ее охраны.

Все это необходимо иметь ввиду при организации маршей, принимая меры маскировки и др.

Существенное значение для нормальной эксплуатации оленей имеет вопрос о кормлении их. По этому вопросу в настоящем бюллетене помещена специальная статья.

ПЕРЕВОЗКА МАТЧАСТИ АРТИЛЛЕРИИ ЗИМОЙ

О Л Е Н Ь Е Й Т Я Г О Й

Наличие глубокого снежного покрова, сильно пересеченная местность и отсутствие развитой сети дорог затрудняет маневр артиллерии колесами.

Перевозка матчасти артиллерии механической и конной тягой при наличии глубокого снежного покрова и полного отсутствия дорог, - затруднительна.

Артчастями 14 армии зимой 1943 года производилась перевозка полковой и батальонной артиллерии на оленьем транспорте и дала хорошие результаты.

Совершенно непроходимые участки местности для артиллерии на конной и механической тяге, с успехом преодолевались артиллерией на оленьей тяге.

Перевозка 76 мм горных орудий обр. 1902/9 г.

Орудия перевозятся в разобранном виде. Для разборки и погрузки на нарты необходимо от 2 до 3 минут, а для снятия с нарт и приведения в боевое положение затрачивается от 3 до 4 минут.

Для перевозки 4-х орудийной батареи с ее боевым комплектом /560 гранат/ требуется: 315 оленей, 30 ездовых, 82 нарты грузовых и 30 нарт легковых.

Г. Состав оленьих упряжек

Г. Райда для взвода управления

Для передвижения взвода управления батареи требуется одна рейда, состоящая из четырех нарт:

Нарта № 1 - /легковая/. Упряжка состоит из четырех оленей. На нартах находится командир взвода управления и ездовой.

19

Нарта № 2 - / грузовая /. Упряжка состоит из двух оленей. Грузится 8 катушек с телефонным кабелем, уложенных в общий ящик /сделанный из теса и прикрепленный к нартам веревкой. Вес - 120 кгр./

Нарта № 3 - / грузовая /. Упряжка состоит из двух оленей. Грузится: 5-6 телефонных аппаратов, стереотруба и буссоль, уложенные в ящики из теса и другое имущество связи. Общий вес - 80 кг.

Нарта № 4 - / Грузовая /. Упряжка состоит из трех оленей /двух тянущих и одного тормозного/. Грузится: 4 катушки с телефонным кабелем и шанцевый инструмент. Общий вес 100 кг.

Всего для передвижения взвода управления батареи требуется: 11 оленей, 3 грузовых и одна легковая нарта и один ездовой.

II. Состав упряжки орудия

Каждое орудие грузится на 5 грузовых нарт, объединенных в две райды.

а/ в состав первой райды входит:

Нарта № 1 - /легковая/. Упряжка состоит из 4-х оленей. На нартах находится ездовой и один офицер.

Нарта № 2 - /грузовая/. Упряжка состоит из двух оленей. Грузится щит и ствол орудия. Вес - 147 кг.

Нарта № 3 - /грузовая/. Упряжка состоит из двух оленей. Грузится кожух ствола орудия. Вес - 108 кг.

Нарта № 4 - /грузовая/. Упряжка состоит из трех оленей. /Двух тянущих и одного тормозного/. Грузятся салазки орудия. Вес-126 кг.

б/ в состав второй райды входит:

Нарта № 5 - /легковая/. Упряжка состоит из четырех оленей. На нарте находится командир орудия и ездовой.

Нарта № 6 - /грузовая/. Упряжка состоит из двух оленей. Грузится лафет орудия. Вес - 117 кг.

Нарта № 7 - /грузовая/. Упряжка состоит из трех оленей / двух тянущих и одного тормозного/. Грузится боевая ось с колесами. Вес - 58 кг.

Всего для передвижения одного орудия требуется 30 оленей, 6 грузовых нарт, 2 легковые нарти и 2 ездовых.

ПРИМЕЧАНИЕ:- В состав второй райды входит I нарта со снарядами /10 штук/.

в/ Райда с боеприпасами:

Нарта № I - /легковая/. Упряжка состоит из четырех оленей. На нарте находится ездовой и фураж для оленей /60 кг./.

Нарта № 2 и 3 /грузовые/. Упряжка состоит из двух оленей. Грузится два ящика со снарядами /10 штук/. Вес - 120 кг.

Нарта № 4 - /грузовая/. Упряжка состоит из трех оленей / двух тянущих и одного тормозного/. Грузится два ящика со снарядами /10 штук/. Вес - 120 кг.

Всего для перевозки 30 штук снарядов требуется: II оленей, 3 грузовых и одна легковая нарти и один ездовой.

Укладка оружейных выюков и боеприпасов производится силами оружейного расчета.

г/ Райда с продуктами питания:

Нарта № I - /легковая/. Упряжка состоит из 4-х оленей. На нарте находятся старшина и ездовой.

Нарты № 2 и 3 /грузовые/. Упряжка состоит из двух оленей. Грузятся продукты питания и термосы для пищи. Вес 80-100 кг.

Нарта № 4 /грузовая/. Упряжка состоит из 3-х оленей /2-х тянущих и одного тормозного/. Грузятся продукты питания. Вес 80-100 кг.

Крепление всех грузов на нарти производится веревками.

Р а с ч е т

необходимого количества средств для перевозки 76мм батареи
четырех-орудийного состава.

| № п/п | Назначение | Оленей | Ездо- вик | Нарт грузов. | Норт легковых |
|-------|---|--------|--------------|-----------------|------------------|
| 1. | Для командира батареи | 4 | I | - | I |
| 2. | Для перевозки четырех орудий 76 мм | 80 | 8 | 20 | 8 |
| 3. | Для перевозки боеприпасов /I б/к / 560 снарядов/ | 209 | 19 | 56 | 19 |
| 4. | Для взвода управления | II | I | 3 | I |
| 5. | Для подвоза питания лич- ному составу | II | I | 3 | I |
| | | 315 | 30 | 82 | 30 |

2. ПОРЯДОК ПОСТРОЕНИЯ БАТАРЕИ В КОЛОННУ ДЛЯ МАРША

1. Нарта командира батареи: на нарте находятся - командир
и ездовой.

2. Райда взвода управления батареи. На нарте находится: ко-
мандир взвода управления. Справа в 4-5 метр. от нарт - отделение
разведки в колонне по одному; слева - отделение связи в колонне
по одному.

3. I-й огневой взвод в составе I и 2 орудия.

Орудие № I - райда № I. На райде находится командир огневого
взвода. Райда № 2 - на райде находится командир орудия.

Орудие № 2, райда № 3. На райде находится командир орудия.

райда № 4. На райде находится командир орудия.

Райда № 5. Нарта с боеприпасами /30 сна./ На нар-
те находится наводчик орудия.

Райда № 6. Нарта с боеприпасами /30 сна./. На райде находится наводчик орудия.

Расчеты находятся справа от нарт своего орудия в 4-5 метр. в колонне по одному.

4. 2-й огневой взвод - по своему составу аналогичен первому.

5. Райды с боеприпасами.

Весь личный состав батареи передвигается на лыжах. Управление в походе производится голосом и ракетами.

3. ПОРЯДОК ДВИЖЕНИЕ БАТАРЕЙНОЙ КОЛОННЫ.

По дороге - дистанция между райдами 10-15 метров.

Вне дорог батарея передвигается двумя параллельными колоннами: I колонна /справа/ состоит из райды взвода управления и I-го огневого взвода. 2 - колонна /слева/ состоит из 2-го огневого взвода райды с боеприпасами и райды с продуктами питания.

Движение двумя параллельными колоннами облегчает управление. Остановки производить через каждые 4-5 км на 10-15 минут, с целью приведения в порядок упряжек и вьюков. Привалы производить через каждые 10 км на 30-40 минут с целью приведения в порядок упряжек и вьюков, отдыха оленей и личного состава.

Скорость движения колонны по дорогам 6-8 км/час, без дорог - 4-5 км/час.

Нормальный суточный переход - 40 км.

При подеме на гору личный состав помогает оленям.

При спуске с гор личный состав помогает тормозить крайние и тяжело груженные нарты. При очень крутых спусках необходимо тормозить все нарты, распределив для этого весь личный состав равномерно.

- ПРИМЕЧАНИЕ:-** 1. Для торможения нарт при спусках с гор можно приспособить кольцеобразный тормоз из круглого железа диаметром в 1 см, который наглухо одевается на один из полозьев нарти в ее передней части /вверху/. Спускаясь до первого шипа он задерживает один полоз и разворачивает нарту под углом к направлению движения. Такой тормоз хорош только при твердом снеге.
2. Грузовые нарты под станок целесообразно делать длиннее обычных с тем, чтобы не разделять его на две части. Этим ускоряется сборка и разборка орудий.

Исполнение команды "К БОЮ".

| № № п/п | Н о м е р а | | |
|------------|---|---|--|
| | I - 2 | 3 - 4 | 5 - 6 |
| 1. | Снимают с нарт ход, ставят его по направлению стрельбы. | Снимают с нарт лобовую часть станка, соединяют с боевой осью и застопоривают. | Снимают с нарт ходовую часть станка и соединяют с лобовой частью станка. |
| 2. | Снимают с нарт лопушку с салазками, кладут цапфами на цапфенные гнезда и застопоривают. | Снимают с нарт муфту, соединяют с салазками и застопоривают. | Разгружают боеприпасы и готовят их к стрельбе. |
| 3. | Снимают с нарт щит, одевают на кронштейн станка и застопоривают. | Снимают с нарт трубу, вставляют муфту и застопоривают. | - " - |
| 4. | Наводчик вставляет панораму, осматривает прицельные приспособления и приводит их в основное положение. Помогает замковому. Замковый протирает канал ствола. | Разгружают боеприпасы и готовят их к стрельбе. | Разгружают боеприпасы и готовят их к стрельбе. |

Исполнение команды "ОТБОЙ".

| № № п/п | Н о м е р а | | |
|------------|---|---|---------------------------------------|
| | I - 2 | 3 - 4 | 5 - 6 |
| 1. | Наводчик снимает панораму, кладет в мешочек, приводит прицельное приспособление в походное положение. Помогает замковому. Замковый смазывает канал ствола. Снимают щит и кладут на нарты. | Подготавливают боеприпасы к погрузке. Снимают трубу и кладут на нарты. | Подготавливают боеприпасы к погрузке. |

| № № п/п | Н о м е р а | | |
|------------|---|--|---|
| | I - 2 | 3 - 4 | 5 - 6 |
| 3. | Снимают люльку с салазками и кладут на нарты. | Снимают муфту и кладут на нарты. | Отделяют хвостовую часть станка и кладут на нарты. Нагружают на нарты боеприпасы. |
| 4. | Берут боевой ход и кладут на нарты. | Снимают лобовую часть станка и грузят на нарты. | |
| 5. | Помогают ездovому крепить части на нартах. | Нагружают шандевый инструмент. Помогают 5-6 номерам. | |

ПЕРЕВОЗКА 45 мм О Р У Д И Я.

Для перевозки орудия разбирается на три части: лафет, ствол с люлькой и щит. Для перевозки требуется три нарты.

В случае, когда обстановка требует быстрого приведения орудий в боевую готовность, орудие можно перевозить разобраным на две части. Или: на одной нарте орудие без щита; на другой - щит орудия. При этом прицельные приспособления и механический спуск не разбираются.

Для перевозки одного орудия в случае разборки его на три части { требуется: нарт - 3, оленей - 13; при перевозке орудия, разобранного на две части: нарт - 2, оленей - 11. Орудия перевозятся на грузовых нартах. Ход орудия устанавливается на лыжи. ~~Вывод орудия из укрытия производится по команде командира батареи.~~

Порядок построения батареи в колонну для марша, порядок передвижения и исполнения команд - аналогично перевозке 76мм горной батареи.

В рaйдy каждого орудия входят две легковых нарты/одна для командира орудия, другая для водителя/. Командир батареи имеет свои нарты; прочие офицеры батареи следуют на нартах водителей.

Расчет следует с правой стороны в колонне по одному.

Личные вещи находятся на нартах с продовольствием.

Всего для перевозки 4-х орудий 45мм батареи требуется:

| | | | |
|-----------------------|-------|-----------------------|---------|
| : При разборке орудий | | : При разборке орудий | |
| : на три части | | : на две части | |
| Нарт | Нарт | Оленей | Нарт |
| легк. | груз. | легк. | грузов. |

| | | | | | | |
|--|----|----|-----|----|----|-----|
| I. Для четырех орудий | 9 | 12 | 78 | 9 | 8 | 70 |
| 2. Для 1 б/к боеприпасов, | - | 28 | 84 | - | 28 | 84 |
| 3. Для подвоза питания личному составу и личные вещи | I | 3 | 11 | I | 3 | 11 |
| Всего : | 10 | 43 | 173 | 10 | 39 | 165 |

ВЫВОДЫ

1. Перевозка легких орудий и минометов в зимний период оленьей тягой, при наличии глубокого снежного покрова и бездорожья вполне приемлемо в условиях Карельского фронта.

2. Оленью тягу целесообразно использовать для переброски отдельных орудий /минометов/ и взводов.

Перевозка артподразделений от батареи и выше потребует значительного количества оленей /для перевозки четырех-орудийной 76 мм горной батареи требуется 315 оленей/.

Отп. 3 экз.
19.4.1944.
И.С.

ОПЫТ СКАРМЛИВАНИЯ ВОЙСКОВЫМ ОЛЕНЯМ КОМБИКСРМА,
О В С А и С Е Н А

Условия действия войск в Заполярье характеризуются резко пересеченной местностью, множеством озер, рек и болот при крайней ограниченности дорог. Каменисто-скальный грунт затрудняет прокладку дорог и привязывает войска к последним.

Условия зимы отягощают деятельность войск обильным снежным покровом, очень частыми метелями, выводящими из строя дороги сроком до 3-4 дней.

Все это привело к необходимости использования войсками оленей, услугами которых широко пользуется население Заполярья.

Издавна известно, что олени, будучи жвачными животными, питаются в летний период всеми видами разнотравия, произрастающего в Заполярье, — молодой лиственной и побегами древесных растений, изредка, в небольшом количестве и то только в сырую погоду, поедают ягель /мох-лишайник/.

Ягель в наших условиях растет в тундре неравномерно, а в отдельных ее частях отсутствует полностью.

С наступлением осени и весь зимний период олень в местных условиях питается исключительно за счет поедания ягеля. Так как пересеченный рельеф местности покрывается снегом неравномерно, то обычно в первую половину зимы /до половины января / олени выпасаются в низменных местах, лесистой тундре. Со второй половины зимы, когда леса и низменная часть тундры заносятся глубоким снегом, ягель становится для оленей недоступным, выпас производится на склонах гор, высоких сопках, где обычно снежный покров незначителен и достигает всего 40-60 см. Снежный покров, превышающий 60 см., особенно если он под воздействием ветров уплотнился, разгребается оленями с трудом.

В декабре и феврале часто образуется на поверхности снега наст-ледяная корка/, который в тундровой зоне иногда достигает значительной толщины. Наст весьма затрудняет доступность ягеля, а иногда делает совершенно недоступным его для оленей, что является бичом оленеводства, так как бескормица, вследствие недоступности ягеля, приводит к массовому истощению и гибели оленей.

Ягель является лишайником, в сложном организме которого сожительствуют грибы и водоросли. Клетки грибов и водорослей обмениваются питательными веществами, т.е. клетки грибов дают клеткам водорослей воду и минеральные вещества, а получают от них органические соединения. В силу этих обстоятельств ягель хорошо растет даже на бесплодных почвах в виде кустиковых покрытий. Он имеет серовато-зеленый цвет, очень гигроскопичен.

Из всех разновидностей ягеля наибольшее кормовое значение для оленей имеют клядонии. Альпийская и лесная клядонии преобладают.

Химический состав ягеля на зимних пастбищах в среднем следующий: воды - 74 проц., золы - 0,35 проц., протеина - 1 проц., жира - 0,57 проц., клетчатки - 8,88 проц. и безазотистых экстрактивных веществ - 15,2 проц. Питательная ценность ягеля на хороших зимних пастбищах - 15,93 кг. крахмальных эквивалентов, или же 0,26 кормовых единиц /овсяных/ и на средних зимних пастбищах - 10,74 кг. экв., или же 0,18 кормовых единиц.

Несмотря на высокую кормовую ценность, ягель является односторонним кормом /углеводистым/, вследствие того, что он мало содержит азотистых и минеральных веществ, причем последние плохо переваримы и при кормлении оленей только одним ягелем наблюдается отрицательный баланс азотистых и минеральных веществ, что влечет за собой нарушение функциональной деятельности организма оленя, а поэтому зимой, начиная с ее второй половины, олени теряют упитанность и снижают работоспособность.

Особо сказывается на организме оленя отсутствие в ягеле хлористого натрия и кальция, которые играют значительную роль в физиологии и отсюда и в работоспособности оленей.

Полученные запасы этих минеральных веществ в летний период при выпасах на травянистых пастбищах к середине зимы организмом оленя утрачиваются полностью и с этого периода наступает солевое голодание, влекущее за собой ломкость костей, истощение и потерю работоспособности. Солевое голодание сказывается на поведении оленя. Часть из них начинает лизать кожаную упряжь, грызет рога друг у друга, поедает мышей, человеческую мочу /мочееды/ и т.д.

Многовековой опыт использования оленей в транспорте местным населением показывает, что олени при одном ягельном питании сохраняют более или менее удовлетворительную способность только в первую половину зимы, а начиная со второй половины зимы транспортные олени сильно истощаются и к апрелю часто приходят в такое состояние, что их перевозят на санях, так как они сами не могут самостоятельно передвигаться. Но если, при наличии сравнительно небольших внутри-районных перевозках грузов местное население с трудом могло мириться с таким ненормальным использованием оленей, то развитие хозяйства Крайнего Севера, вызвавшее рост грузоперевозок, заставило ряд организаций, в том числе и научно-исследовательских, заняться изысканием дополнительных средств подкормки оленей. Начиная с 1929г. на Аляске, и у нас в СССР был проведен целый ряд опытов по подкормке транспортных оленей. Особенно много опытов было проведено опытной оленеводческой сетью Института Полярного земледелия и животноводства. Опытную подкормку проводили пробынным овсом, ржаной мукой, сухарями, хлебом, рыбной мукой, смесями, состоящими из рыбной муки, овсянки и отрубей, а также специально приготовленным комбикормом и т.д.

Все ранее проведенные опыты кормления комбикормом неопровержимо доказали, что для увеличения эффективности работы оленей совершенно необходимо к ягельному корму подкормка кормами, содержащими достаточное количество азотистых и минеральных веществ. Без азотистой и минеральной подкормки олени не только не могут сохранить свою упитанность, но даже худеют без использования их в работе.

Из этого следует, что кормление одним ягелем не только не может обеспечить затраты энергии оленя для работы, но даже не покрывает полностью затрату необходимой энергии для поддержания нормальной жизни оленя.

Исходя из изложенного и зная о скудных ягельниках в районе действий войск, а также предвидя характер работы войсковых оленей, перед нами со всей остротой встал вопрос подкормки оленей еще до формирования оленьих транспортов.

Необходимость подкормки диктовалась еще и ~~тем, что~~ ^{тем, что} в районе действия войск ягельный покров распределен весьма неравномерно. На правом фланге / в прибрежной полосе / ягельники полностью отсутствуют, а в районах, удаленных от побережья, ягельники распределены в низменных местах лесной тундры. Они во второй половине зимы подвергаются сильным снежным заносам и становятся недоступными для оленей. Известно, что олени во второй половине зимы могут поедать ягеля на пастбищах не более 6-8 кг, а иногда и меньше, вследствие того, что ягельники бывают покрыты толстым, плотным слоем снега. Ясно, что 6-8 кг ягеля далеко не могли обеспечить оленей даже подкармливающим кормом, так как олень получает при этом не более 1,27 крахмальных эквивалент. только углеводистого корма, при отсутствии азотистых и минеральных веществ.

На хороших зимних пастбищах олень поедает в сутки до 14 кг ягеля, что составляет 3,7 кормовых единиц /овсяных/, а требуется при средней работе 3,35 кори.единицы. Но и это количество ягеля не предотвращает оленя от минерального и белкового голодания, начинающегося, как указано выше, со второй половины зимы.

На оленях предполагались работы, как правило, в период снежных заносов вне дорог, по целине, на сильно пересеченной местности. Олени должны были проходить с грузом по 25-30 км в день. Предполагались и быстрые пробеги с грузом, со скоростью 15 км в час.

Отсюда, при составлении рационов и нори подкормки оленей мы стремились подобрать такие корма, которыми легче всего могли бы быть обеспечены и которые по своему составу могли бы восполнить азотистый и минеральный пробел, имеющийся в ягеле.

Для подкормки оленей был установлен первоначально следующий рацион:

| | |
|-----------------|---------|
| Овес дробленый | 1 кг. |
| рыбная мука | 200 гр. |
| м е л | 10 гр. |
| соль поваренная | 10 гр. |

Питательная ценность указанной суточной дачи равна 0,69 кг. крахмальн.эквивалента с содержанием переваримого белка 0,170 кг. При установлении указанной нормы принималось во внимание поедание оленями на пастбищах ягеля в среднем 8 кг., что составляет 1,27 кг кр.эквивал.

Следовательно, всего олень должен был получать 1,96 кг крахм. эквивал., что вполне обеспечивало оленя поддерживающим и продуктивным кормом при средней работе.

Ввиду отсутствия рыбной муки, овсянки, мела мы были вынуждены прибегнуть к замене указанных выше кормов комбикормом, принятым на снабжение в РККА по рецепту № 36 в количестве 2 кг. в сутки.

Питательная ценность этой суточной дачи комбикорма равна 0,96 кг крахмального эквивалента с содержанием переваримого белка 0,173 кг. В составе этого комбикорма имеется и достаточное количество минеральных веществ. Таким образом эта суточная дача, имея в своем составе вполне достаточное количество переваримого белка для поддержания жизни оленя в то время содержала почти в полтора раза больше крахмального эквивалента по сравнению с нормой первоначального рациона, что обеспечивало более интенсивную работу оленя. Уже из ^{этого} следовало, что комбикорм для подкормки оленей являлся более желательным кормом, чем первоначально составленный рацион. Кроме того, комбикорм входит в состав планового фуражного снабжения войск, что облегчало возможность его получения, а рыбную муку при создавшемся положении с местными рыбными промыслами получить было невозможно.

Затруднением при выборе кормов для составления рационов было то, что опытов подкормки этим комбикормом раньше вообще не было, не говоря о широком его использовании, и поэтому нельзя было с уверенностью сказать, что олени охотно его будут поедать. Опасения эти вызывались особенно тем, что в состав комбикормов входят травы с острым запахом, чего олени, как известно, довольно часто избегают.

Однако, как теперь установлено на основании широкого опыта применения подкормки войсковых оленей, это ни в коей мере не является препятствием для использования комбикорма для подкормки оленей. Работы по приучению к подкормке войсковых оленей начаты были еще в ноябре и-це 1941 г. В первое время, т.е. в ноябре месяце, олени, не приученные еще к подкормке и имеющие очень хорошую упитанность, к подкормке рыбной мукой и комбикормом

приучались с некоторыми трудностями и довольно медленно. Обычно приучение к подкормке приходилось производить в первое время принудительно. Брели небольшое количество /несколько граммов/ корма на ладонь, которую плотно приставляли к губам оленя, стараясь заставить оленя лизать корм. Если олень при этом приеме отказывался лизать корм, то левой рукой фиксировалась голова оленя, /чтобы не мотал головой/ большой палец правой руки, на ладони которой лежал корм вводился в рот оленя через беззубое пространство, стараясь прижать пальцем слизистую оболочку нёба, и в то же время ладонь этой же руки с кормом плотно прижималась к губам. Как показывают результаты опытов приучения войсковых оленей к подкормке этот прием являлся наиболее эффективным. Пользуясь этим приемом удавалось наиболее упорных оленей приучать к подкормке в течение 2-3 суток при трехкратной подкормке в сутки. Во вторую половину зимы к подкормке оленей приучались значительно быстрее. В этот период некоторые оленей приучались к подкормке и без насильственного приучения, т.е. они начинали есть комбикорм, глядя на оленей, которые к подкормке приучены были раньше. Приученные к подкормке оленей-рыбную муку и особенно комбикорм употребляли очень охотно. К весне оленей были настолько приучены к подкормке, что в обычное время для дачи подкормки сами охотно шли с пастбищ к месту раздачи комбикорма, так как у них был выработан условный рефлекс к месту и времени раздачи комбикорма. Из этого следует, что подкормкой оленей комбикормом можно легко воспитать любые условные рефлексы для упрощения и ускорения сбора оленей, чем мы широко и пользовались. [В течение зимнего периода первого года Отечественной войны, были применены для подкормки войсковых оленей, кроме комбикорма и рыбной муки, сено и овес.

Привыкнув к поеданию комбикорма, к овсу олени привыкают довольно легко. Также легко приучаются олени к поеданию сена, особенно к селу бобовых растений, в частности к клеверу. Однако, следует отметить, что концентрированные корма одни, без об"емистого корма - ягеля или сена, не могут полностью обеспечить нормальное питание оленей. Об"емистый корм необходим в любых условиях, так как для оленя не может быть обеспечена, особенно при продолжительном отсутствии в рационе, нормальная работа пищеварительного тракта. Об"емистый корм в практике использования войсковых оленей в течение зимы первого года Отечественной войны олени получали в основном при выпасе на ягельных пастбищах и только в тех районах, где отсутствовали ягельные пастбища, ягель выдавался с рук, для каковой цели последний доставлялся в эти районы из других районов, где производилась заблаговременная заготовка его.

Наблюдение показало, что лучшим об"емистым кормом является ягель. Следовательно, при наличии на пастбищах достаточного количества ягельников, вводить в рацион оленей дополнительно грубых кормов не следует. Заготовленный ягель ^{олени} также охотно поедают, но очень большим недостатком ягеля является плохая его транспортабельность.

Одна упряжка из 3-х оленей может везти ягеля всего лишь 150 кг, что составляет 4 кг кр. экв., и обеспечивает себя ягелем только на 5 суток при средней даче 10 кг. в сутки.

Ясно, что при перевозке ягеля на расстояние 50 км. олени в пути поедают половину ягеля, который они везут.

Опыт использования оленей войсками в условиях Заполярья в течение первого года Отечественной войны неоспоримо доказывает их большую эффективность. Однако эта эффективность полностью зависит от того, насколько правильно организовано в первую очередь кормление их.

Эффективность использования оленей находится в прямой зависимости от их правильной подкормки. Наиболее эффективным кормом для подкормки войсковых оленей является комбикорм.

Привыкание оленей к комбикорму настолько сильно, что они его охотно поедают и летом, при наличии хороших травянистых пастбищ.

Летом 1942г. нами была отобрана группа в пять оленей с лучшей упитанностью и им был поднесен комбикорм. Почувствовав запах комбикорма, олени оставили поедание травы и буквально набросились на поедание комбикорма. Кормление комбикормом войсковых оленей протекало крайне нерегулярно и ^{находилось} ~~было~~ в прямой зависимости от его наличия в войсках.

Однако когда требовалась обстановка, при наличии комбикорма, работоспособность оленей восстанавливалась в весьма короткие сроки.

Так, например:

1. В апреле 1942г. обстановка потребовала обеспечить одну операцию 120 оленями. К этому времени в резерве имелись только олени, по состоянию упитанности к работе негодные. Но другого выхода не было. Было принято решение восстановить их работоспособность в десятидневный срок, обеспечив их необходимым количеством комбикорма.

Эта группа оленей выпадала на открывшихся к этому времени на высотах ягельниках и два раза в сутки получала комбикорм. Суточная дача комбикорма равнялась 2 кг. Спустя 7-8 дней олени "набрали животы", глазные впадины стали выпоняться, взгляд стал веселым. Через две недели к моменту привлечения оленей на работу, они уже "бегали", т.е. ~~охладились~~ стали вполне работоспособными. Работая в исключительно тяжелых условиях, как рельефа, так и снежного покрова (благодаря теплой погоде, наст отсутствовал и олени проваливались), при полном отсутствии ягеля олени возложенную на них

3/5

задачу выполнили полностью и вполне бодрыми возвратились из десятидневной операции.

2. Нужно было срочно усилить оленями один из наших оленьих транспортов. В резерве имелись только несколько дней тому назад оставленные на отдых оленьими транспортными подразделениями истощенные олени. Состояние их было такое, что транспортные подразделения их оставили из-за боязни, что они не дойдут до места. Срочно организован был из них транспорт в количестве 250 голов и в течение трех суток приучен к подкормке. Все олени, за исключением трех голов, подкормку начали есть охотно. Трех оленей, наиболее упитанных, к подкормке приучить за этот срок не успели. На четвертые сутки, имея достаточный запас комбикорма, транспорт двинулся в путь. До места транспорт дошел за двое суток, покрыв расстояние, которое до этого было пройдено транспортными подразделениями /где оставлены были истощенные олени/ за трое суток. В пути следования в транспортных подразделениях пристало около сотни оленей и часть из них погибла. В этом транспорте, в пути, попавшем под очень сильную пургу, во время которой люди с большими усилиями могли передвигаться, пристало три оленя и пристали как раз те олени, которые не ели подкормку, хотя и имели лучшую упитанность.

Трудно себе представить более убедительные факты, которые бы с такой наглядностью доказывали бы огромное влияние подкормки комбикормом на повышение работоспособности оленей.

Обратный пример: целый ряд оленьих транспортных подразделений не приучили оленей к подкормке и не применяли подкормку. Олени этих подразделений к месту назначения прибыли в таком состоянии, что часть из них погибла в первые же дни прибытия. В общем, состояние оленей этих подразделений внушало опасения, смогут ли быть они хоть сколько-нибудь работоспособными в дальнейшем. Одно из

этих подразделений получило задание следовать для выполнения оперативных задач. В этом подразделении в дороге погибло несколько оленей. Хотя транспорт двигался почти пустым, олени с трудом тащили пустые ^{нарты} ~~тележки~~. Другие подразделения срочно начали приучать оленей к подкормке и применяя подкормку комбикормами, правда, с большими перебоями, смогли обеспечить, хотя с трудом, возложенное на них задание.

Все эти, и целый ряд других примеров, накопившихся за ^{время} ~~время~~ работы войсковых оленей, дают веское основание прийти к следующим выводам:

1. Для обеспечения нормального использования оленей для нужд войсковых частей, совершенно необходима подкормка оленей полноценными кормами и в первую очередь комбикормами.

2. Подкормку комбикормами необходимо проводить ежедневно, а не от случая к случаю.

3. Без регулярной подкормки полноценными кормами во вторую половину зимы олени приходят в такое состояние, при котором не только нельзя обеспечить на них нормальную работу, но и предотвратить отход их на почве истощения.

4. Лучшим обильным кормом для оленя является ягель.

5. В качестве обильного корма необходимо использовать максимально в первую очередь ягель на пастбищах.

6. Заготавливаемый ягель необходимо использовать только в тех районах, где ягеля на пастбищах нет и для кормления оленей при содержании в упряжке во время дежурств при ДОП"ах и БОП"ах, а также в пути следования по безягельным местам.

7. Дача другого обильного корма при наличии ягеля на пастбищах не требуется.

8. Ягель, как обильный корм вполне может быть заменен сеном, особенно клевером.

СОДЕРЖАНИЕ

Советы по уходу, содержанию, кормлению и эксплуатации оленей, находящихся в частях Красной Армии.

Опыт использования войсковых оленьих транспортов в условиях Заполярья.

Перевозка матчасти артиллерии зимой оленьей тягой.

Опыт скармливания войсковым оленям комбикорма, овса и сена.

Точность проверено: 38 листов
 Дефекты: а) отсутствуют 0 листов
 б) Пропущена нумерация 0 листов
 в) Повторяется нумерация 0 листов
 г) 0 листов
 Начальник хранения Исаев
 Проверенный 19 июля 1971 г.
Исаев

Принято: 22.6.66, Дир. 3.6.65
Исаев