

ИСТОРИЧЕСКИЕ НАУКИ И АРХЕОЛОГИЯ

М.А.ШЛЯХТУНОВ

ПОДГОТОВКА К ПЕРЕВОЗКАМ И БОЕВЫМ ДЕЙСТВИЯМ ЛАДОЖСКОЙ ФЛОТИЛИИ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ ЗИМОЙ 1942-1943 ГОДА

В статье раскрываются малоизвестные страницы подготовки к боевым действиям Ладожской флотилии в период блокады Ленинграда. Боевые испытания, выпавшие на долю воинов флотилии, к которым можно отнести: эвакуация жителей из города, доставка продовольствия и боеприпасов, различных грузов в осажденный город. Все это позволило наращивать выпуск военной продукции, обеспечивать бесперебойную работу заводов и предприятий и успешно защищать северо-западные рубежи нашей Родины.

Ключевые слова: Блокада Ленинграда, Ладога, Ладожская флотилия, Ладожское озеро, Ставка Верховного главнокомандования, Ленинградский фронт, Волховский фронт, Краснознаменный Балтийский флот, группа армии «Север».

Прошло более 75-ти лет с момента активных боевых действий при обороне Ленинграда и ведении боевых действий на Ладожском озере.

«Дорога жизни», как звали ее ленинградцы, в основном поддерживалась частями и подразделениями Ладожской флотилии, на которую была возложена задача по перевозке грузов, личного состава, эвакуация части населения Ленинграда. Данные задачи выполнялись при непосредственном соприкосновении с противником, при массированных артиллерийских обстрелах и воздушных налетах противника.

Решением Военного Совета Ленинградского фронта № 00510 от 29 декабря 1941 г. для руководства обороной района нового базирования и судоремонта была создана военно-морская база Осиновец–Морье. Создание военно-морской базы помимо основного назначения, имело и другую цель – использовать аппарат базы в случае освоения новых районов сосредоточения на Ладожском озере при развертывании активных боевых действий флотилии в летнюю кампанию 1942 г.

Условия базирования флотилии зимой 1941–1942 г., судоремонт и снабжение были крайне тяжелыми. Значительная часть личного состава мелких кораблей и весь личный состав берего-

вых частей и учреждений размещался в землянках и оборудованных блиндажах. Особенно сложным был судоремонт. В Морье не было никаких производственных средств. В связи с этим некоторые ремонтные работы выполнялись на ленинградских предприятиях.

Материально-техническое снабжение базировавшихся на Морье кораблей шло частично через тыл Краснознаменного Балтийского флота, частично из Новой Ладоги по зимней ледовой дороге.

Задача снабжения кораблей топливом оказалась также очень сложной. Запасы угля в Морье были ограниченными, и все корабли перешли на дровяное отопление. Заготовка дров и доставка их к кораблям на рейд требовали большого количества личного состава и занимали много времени и трудозатрат.

Основные трудности для группы кораблей, базировавшихся на Новой Ладоге, были связаны с зимовкой большинства кораблей на открытом от северных ветров рейде, в значительном (до 5–9 миль) удалении от берега. Это создавало сложность организации противовоздушной обороны, снабжения топливом и остальными видами довольствия.

Особое внимание было обращено на подго-

товку к перевозкам транспортных средств. С этой целью Государственный Комитет Оборона в постановлении от 11 марта 1942 г. № 1423с принял решение развернуть строительство:

а) озерного несамоходного флота на базе комбината Сясьстрой, где была сооружена Сясьская судовой верфь;

б) металлических озерных барж на ленинградских судостроительных заводах;

в) малотоннажного самоходного флота – тендеров и мотоботов – на ленинградских заводах.

Для выполнения этого постановления и указаний Военного Совета Ленинградского фронта на ленинградских заводах были построены 101 самоходный тендер общей грузоподъемностью 1500 тонн, которые после строительства были отправлены по железной дороге на Ладожское озеро. Строительство тендеров было предпринято для усиления грузоперевозок по озеру и обеспечения высадки десантов. Балтийский судостроительный завод организовал постройку металлических барж, сборка которых производилась в бухте Гольсмана [1].

Достигнутое к весне 1942 г. улучшение общего положения Ленинграда, войск фронта и флота, благодаря созданным запасам, переброшенным по ледовой трассе зимой 1941–1942 г., необходимо было закрепить, и, тем самым, окончательно сорвать план немецко-фашистского командования по блокаде города на Неве.

Постановлением Государственного Комитета Оборона СССР № 1565 сс от 9 апреля 1942 г. перевозка грузов для Ленинграда и частей фронта через Ладожское озеро, а также эвакуация гражданского населения и вывоз грузов из Ленинграда в тыл страны были возложены на Ладожскую флотилию.

Для успешного выполнения этой задачи Государственный Комитет Оборона постановил:

«1. Подчинить Ладожской военной флотилии на период навигации 1942 г. самоходный и несамоходный флот Наркомречфлота, обслуживающий перевозки по Ладожскому озеру, по приладожским каналам и по реке Волхов, со всеми портами, пристанями и производственными предприятиями.

2. Обязать НКВМФ, НКРФ и Военный Совет Ленинградского фронта подготовить к началу навигации 1942 г. флот и перевалочные базы на

Ладожском озере из расчета завоза в Ленинград – не менее 4 000 т. груза в сутки и вывоза населения не менее 3000 человек и 1000 тонн груза в сутки.

3. Погрузочно-разгрузочные работы на Ладожском озере возложить на Управление тыла Ленинградского фронта.

4. Обязать командующего войсками Ленинградского фронта обеспечить прикрытие авиацией транспортов и перевалочных баз в период навигации, а также прикрытие зенитными средствами перевалочных баз и пристаней Ладожского озера.

5. Обязать командующего Краснознаменным Балтийским флотом обеспечить зенитными установками суда Наркомречфлота, предназначенными для перевозки грузов в навигацию 1942 г., а также установить постоянную охрану водных путей средствами Ладожской военной флотилии» [2].

Приказ Народного Комиссара Военно-Морского Флота от 11 апреля 1942 г. и решение Военного Совета Краснознаменного Балтийского флота от 23 апреля 1942 г. конкретизировали поставленную перед флотилией задачу.

Решение этой важнейшей задачи требовало большого напряжения сил и мобилизации всех ресурсов флотилии. Необходимо было организовать и подготовить перевалочные базы для приема грузов, расширить сеть подъездных путей. Согласно приказанию Народного Комиссара Военно-Морского Флота от 26 февраля 1942 г. к началу навигации в бухтах Осиновец, Гольсмана, Морье необходимо было закончить портовое строительство и произвести дноуглубительные работы.

К началу и в ходе перевозок были проведены большие подготовительные и организационно-технические работы. Прежде всего, порты были подготовлены к открытию навигации и специализированы по видам грузооборота.

В течение весны на Кореджской косе было сооружено 5 пирсов, рассчитанных на одновременную погрузку 10-ти барж. В целях повышения объема грузооборота порта постановлением Военного Совета Ленинградского фронта № 0072 от 7 апреля 1942 г. предусматривался ряд новых строительных работ в порту Кабона. Порт предназначался для отправки в Ленинград продовольственных и специальных грузов, сани-

тарного, технического и интендантского имущества, а также для приема эвакуируемых из Ленинграда раненых, больных и гражданского населения.

Основным перевалочным пунктом на западном побережье оставался по-прежнему Осинец, где был отремонтирован старый причал и достроен новый пирс. К началу навигации порт Осинец имел четыре пирса общей длиной более 1000 метров с оборудованными узкоколейными дорогами протяжением до одного км. Осинец предназначался для приема продовольственных грузов, интендантского и технического имущества, эвакуации раненых, больных и гражданского населения.

Новая Ладога по плану перевозок являлась пунктом формирования конвоев, прибывавших с грузами из Гостинополя и Сясьстроя. Отсюда должны были идти на Ленинград продовольственные грузы и военно-техническое имущество и приниматься эвакуируемое из Ленинграда гражданское население.

В результате всех работ емкость портов Ладожского озера по грузообороту к концу навигации увеличилась более чем в три раза.

Так, например, по Осинецкому порту причальный фронт в гаванях к началу навигации был восстановлен и мог принимать восемь барж, а к концу сентября увеличен для приема одновременно 22-х барж. Ко всем причалам были сделаны автоподъезды и проложены железнодорожные пути.

К 1 октября Балтийский завод построил и сдал в эксплуатацию 14 барж общим водоизмещением 8400 т. Кроме того, Балтийский завод совместно с Судомеханическим заводом оборудовал и сдал три парома для перевозок через озеро железнодорожных составов. В Ленинграде же были мобилизованы 47 несамостоятельных малотоннажных судов грузоподъемностью по 3-6 т и 16 мотоботов.

Сясьская судостроительная верфь только за период навигации смогла спустить на воду 51 баржу водоизмещением 11 935 т. Кроме того, к началу навигации флотилия приняла пять озерных и девять речных буксиров, 38 буксиров, предназначенных для работ на р. Волхов и каналах. Было спущено на воду семь пассажирских и пять служебно-вспомогательных пароходов, 11 озерных, 18 речных барж и 20 барж,

пригодных для плавания по каналам и р. Волхов.

В принятом Постановлении СНК СССР от 24 мая 1942 г. предписывалось от мобилизовать и отправить на озеро по Тихвинской водной системе 38 моторных катеров и свыше 100 барж и мотоботов. Поставки осуществляли Северо-Двинский и Камский бассейны Наркомлеса, Верхне и Средневожское пароходство и Наркомречфлота, но применение данного решения не сработало в полной мере из-за особенностей погодных условий в данном регионе [3].

Перевозки совершались по двум «трассам»: между портами Осинец-Кобона, получившей наименование «малой трассы», и между портами Осинец – Новая Ладога, получившей наименование «большой трассы». Обе трассы имели достаточное гидрографическое и навигационное оборудование.

В дальнейшем схема организации перевозок была несколько изменена. Решением Военного Совета Ленинградского фронта от 27 июня 1942 г. Управление подвоза было реформировано в Управление перевозок Ленинградского фронта, в подчинение которого отошли все порты и перевалочные пункты с их оборудованием. За флотилией осталась лишь задача осуществления и обеспечения самих перевозок, ремонта транспортных средств, оборудования и охраны трасс. Таким образом, была внесена четкость в вопрос единства руководства погрузочно-выгрузочными работами и деятельностью портов и перевалочных пунктов, выполнявших эти работы.

В июне 1942 г. Военный Совет Ленинградского фронта получил правительственную директиву, которая предписывала:

- 1) к 15 августа 1942 г. закончить эвакуацию гражданского населения из Ленинграда;
- 2) форсировать вывоз заводского оборудования и другого народно-хозяйственного имущества из Ленинграда;
- 3) создать в Ленинграде необходимые запасы продовольствия, обеспечивающие бесперебойное снабжение войск, Краснознаменного Балтийского флота и гражданского населения [4].

За время навигации на судах было перевезено в Ленинград – 705,3 тыс. т. грузов и из Ленинграда – 304,8 тыс. т., всего 1010,1 тыс. т.

Кроме того, с восточного берега на западный буксировкой в плотях и вплавь было доставлено 41,6 тыс. т леса и 968 железнодорожных платформ и цистерн общим весом 8,7 тыс. тонн. В итоге, с грузами, перевезенными на судах с восточного берега на западный, это составило 755,6 тыс. тонн.

Основная масса грузов, перевезенная с западного на восточное побережье, представляла промышленное оборудование. Эвакуация оборудования была одной из ответственных задач, возложенных Военным Советом на Ладожскую флотилию. За навигацию на судах флотилии было эвакуировано 113,0 тыс. т. промышленного оборудования и 28,9 тыс. т. заводских материалов [5].

Кроме эвакуации промышленного оборудования, постановлением Военного Совета Ленинградского фронта на флотилию была возложена дополнительная задача – перевозка железнодорожного подвижного состава Ленинградского узла. До окончания навигации из Осиновца в Кобону было перевезено на построенных баржах (паромах) 139 паровозов, 74 тендера и 1952 вагона и платформы. Одновременно с перевозками подвижного состава на паромах применялась буксировка железнодорожных нефтяных цистерн с водой. За сентябрь – октябрь из Осиновца в Кобону было отбуксировано 75 цистерн. Общий вес переброшенного подвижного состава составил 34,4 тыс. тонн [6].

Перевозки людей имели основной задачей эвакуацию гражданского населения из Ленинграда и обеспечение перебросок войск через озеро на Ленинградский фронт. За период навигации из Ленинграда было эвакуировано 33 479 человек гражданского населения и перевезено 49 721 командированных военнослужащих и граждан. Кроме того, на транспорте в период с мая по ноябрь эвакуировано 41 866 раненых и больных. Всего, таким образом, было перевезено 126 066 человек [7].

С восточного на западный берег в основном перевозились пополнения для войск Ленинградского фронта и Краснознаменного Балтийского флота. С мая по декабрь транспортными средствами флотилии было перевезено 300 000

человек воинских пополнений и 10 000 легкораненых.

Таким образом, общее количество людей, перевезенных через Ладожское озеро в обоих направлениях за период навигации, составило 849 597 человек. Кроме того, уже после закрытия навигации с 13 декабря 1942 г. по 8 января 1943 г., в тяжелых ледовых условиях дополнительно было перевезено 38 803 человека воинских пополнений.

Максимум перевозок был в июле, когда проводилась массовая эвакуация гражданского населения из Ленинграда. Суточная норма перевозок доходила в этот период до 13 000 человек. Задача эвакуации населения была в основном осуществлена на малотоннажных судах (тендеры и мотоботы) по малой трассе. Переброска войск через озеро производилась, главным образом, на транспорте флотилии.

Перевозки через Ладожское озеро зимой 1942 года, имели важное значение для войск Ленинградского фронта, Краснознаменного Балтийского флота и населения города.

Первые трудности в снабжении блокированного города были до известной степени преодолены зимой 1941–1942 г., когда перевозки осуществлялись по ледовым трассам. Но окончательное решение проблемы питания блокированного города, фронта и Краснознаменного Балтийского флота было достигнуто в летнюю кампанию 1942 г.

В этот период были созданы необходимые запасы продовольствия, боеприпасов, горючего и других грузов.

Подвоз топлива обеспечил бесперебойную работу для нужд фронта и введение в строй целого ряда временно законсервированных предприятий.

Перевозки продовольствия обеспечили создание необходимых запасов для населения города и фронта. Были созданы неснижаемые запасы, предназначенные для обеспечения Краснознаменного Балтийского флота, войск Приморской оперативной группы, гарнизонов, островов и гражданского населения в районе Кронштадта – Ораниенбаума (г. Ломоносов).

Таблица 1

Общий грузооборот и масштабы перевозок людей за период навигации 1942 г. [8]

Направление перевозок и характер грузов	Вес перевезённых грузов в тыс. т	Люди в тыс. чел.
1. Из портов восточного берега на западный:		
Продовольствие, боеприпасы, горючее, военнотехническое имущество и другие грузы	705,3	
Лес в плотках	41,6	
Ж-д цистерны и платформы	8,7	
Воинские пополнения для фронта и КБФ		338,8
Резэвакуировано легкораненых		10,0
Итого	755,6	348,8
2. Из портов западного берега на восточный:		
Промышленное оборудование и материалы	141,9	
Подвижной ж-д состав и разные грузы	94,1	
Имущество НКО, КБФ и пр.	68,8	
Гражданское население		448,0
Больные и раненые		41,9
Прочие людские перевозки		49,7
Итого	304,8	539,6
Всего	1060,4	888,4

За время навигации авиация противника совершила по трассам и портовым объектам 4990 самолето-вылетов, в том числе, бомбардировочная авиация – 2717, истребительная и разведывательная авиация – 2273. Противник произвел 137 бомбардировок, в том числе 122 дневных и 15 ночных. Всего было сброшено 6370 бомб [9].

Несмотря на усиление воздушной угрозы, работы на трассах продолжались бесперебойно. Причиненные кораблям и транспортным средствам повреждения были полностью устранены в ходе навигации.

Прикрытие трасс и портов с воздуха было недостаточным из-за сравнительно небольшого состава выделенной истребительной авиации, в среднем от 30 до 40 самолетов, в то время как для надежного прикрытия требовалось около 80 истребителей. Поэтому прикрытие конвоев и портов осуществлялось в основном способом дежурства самолетов на аэродромах в Новой Ладоге и в Выставе, в готовности к вылету по

вызову и с периодическим патрулированием.

В Кабоне, Новой Ладоге, Выставе и на островах Зеленцы были созданы посты наведения истребительной авиации.

С 1 мая по 1 декабря истребители оперативной группы произвели 1916 самолето-вылетов. В воздушных боях было сбито 23 и повреждено восемь неприятельских самолетов.

Всего же за период навигации совместными действиями авиации и зенитной артиллерии было сбито 160 самолетов противника, из них два самолета сбил экипаж одной из барж, имевшей зенитные пулеметы [10].

Итогом выполнения перевозок в навигацию 1942 г., стало то, что флотилия приступила к перевозкам, имея положительный опыт навигации 1941 г., и, по сравнению с предыдущим годом, значительно увеличила количество транспортных средств, расширила систему портов и коммуникаций.

В целом флотилия успешно решила поставленную Государственным Комитетом Обороны

задачу – обеспечение перевозок. Личный состав флотилии настойчиво боролся за ее выполнение, несмотря на противодействие авиации противника, постоянные артобстрелы и сложность плавания в штормовых условиях.

В результате объем перевозок на Ленинград через озеро в кампанию 1942 г. более чем вдвое превысил объем перевозок по ледовым трассам зимой 1941–1942 г. Это дало возможность создать необходимые запасы продовольствия, обеспечить бесперебойную работу промышленности Ленинграда и ввести в строй ряд временно законсервированных заводов и производств.

В наши дни, в память о тех боях и массовом героизме защитников, в ноябре 2011 года вышел Указ Президента Российской Федерации № 1457 от 3 ноября 2011 года «О присвоении городу Ломоносову почетного звания Российской Федерации «Город воинской славы».

Литература:

1. Блокада Ленинграда в документах рассекреченных архивов. — М: АСТ; СПб.: Полигон. 2005. С. 249-251.
2. ЦАМО. Ф. 217. Оп.1258. Д.94. Л. 27-33.
3. Моторные катера, как и 47 несамоходных судов, отправленных из Ленинграда, оказались непригодными для плавания на Ладожском озере и в перевозках участия не принимали.
4. ЦАМО. Ф. 217. Оп. 1258. Д. 125. Л. 40-41.
5. Там же. Д. 94. Л.27-33.
6. Там же. Д. 94. Л.34.
7. Блокада Ленинграда в документах рассекреченных архивах. С. 693.
8. ЦВМА. Ф.13. Д. 163. Л.23.
9. Там же. Ф.13. Д. 163. Л.24.
10. Там же. Д. 163. Л.25.

PREPARATION FOR TRANSPORTATION AND MILITARY ACTION OF THE LADOZH FLOTHILY IN THE YEARS OF THE GREAT PATRIOTIC WAR IN WINTER 1942-1943

[PODGOTOVKA K PEREVOZKAM I BOYEVYM DEYSTVIYAM LADOZHSKOY FLOTILII V GODY VELIKOY OTECHESTVENNOY VOYNY ZIMOY 1942-1943 GODA]

Mikhail SHLYAKHTUNOV

Senior Lecturer, Researcher; Moscow Aviation Institute (National Research University). Military Training Center MAI; Moscow, Volokolamskoe sh., 4; e-mail: shlyakhtunov@gmail.com.

KEYWORDS:

Blockade of Leningrad, Ladoga, Ladoga flotillia, Ladoga lake, Rate of the Supreme command, Leningrad front, Volkhov front, Red-Banner Baltic fleet, army group «North».

ABSTRACT:

The article reveals little-known pages of preparation for combat actions of the Ladoga flotilla during the siege of Leningrad. Combat tests that fell to the soldiers of the flotilla, which include: the evacuation of residents from the city, delivery of food and ammunition, various goods in the besieged city. All this has allowed us to increase the production of military products, ensure the smooth operation of factories and enterprises and successfully defend the North-Western borders of our country.

REFERENCES:

Blokada Leningrada v dokumentakh rassekrechennykh arkhivov. [The blockade of Leningrad in documents of declassified archives.]. – Moscow, ACT; St. Petersburg, Polygon, 2005, pp. 249-251.

Tsentralny arkhiv Ministerstva oborony Rossiyskoy Federatsii [Central Archive of the Ministry of Defense of the Russian Federation.] – f. 217, op. 1258, d. 94, pp. 27-33; d. 125, pp. 40-41; d. 94, pp. 27-34; d. 163, pp. 23-25.