

ЛАДОЖСКАЯ ВОДНАЯ ТРАССА В 1941—1942 гг.

В. Я. НЕЙГОЛЬДБЕРГ

Вопросы снабжения Ленинграда в годы блокады освещаются почти во всех работах, посвященных обороне города-героя. Организация, функционирование и результаты действия «дороги жизни», проложенной по льду Ладожского озера зимой 1941/42 г., изучены достаточно подробно, и в освещении их среди исследователей установилось определенное единодушие. Однако из 17 месяцев (с сентября 1941 г. по январь 1943 г.), в течение которых Ладожское озеро являлось единственным путем связи Ленинграда со страной, ледовая дорога действовала в течение шести месяцев. Почти все остальное время сообщение поддерживалось с помощью судоходства. Между тем в отношении водной трассы до сих пор нет ясности даже в принципиальных вопросах. Например, какие организации осуществляли перевозки, каковы были сроки действия водного пути, количество доставленных грузов, наконец, с помощью каких средств удалось впервые в истории мировых войн обеспечить по внутренним водным путям снабжение в течение длительного времени отрезанного многомиллионного города и гарнизона всем необходимым для борьбы и существования? А. В. Карасев, В. Е. Зубаков, Н. П. Вьюненко и Р. Н. Мордвинов, И. П. Барабашин и др.¹ относят перевозки целиком на счет моряков Ладожской военной флотилии, так же трактуется это в отношении навигации 1942 г. и в многотомной истории Великой Отечественной войны². В то же время в некоторых работах о Ладожской военной флотилии не упоминается вовсе, а утверждается, что судоходство поддерживалось речным пароходством, причем особенно часто об этом пишут применительно к навигации 1942 г.³ Встречаются упоминания и о каком-то не существовавшем Ладожском торговом флоте и о ведущей роли в этих перевозках работников Балтийского государственного морского пароход-

¹ А. В. Карасев. Ленинградцы в годы блокады, М., 1959, стр. 132, 258; В. Е. Зубаков. Невская твердыня, М., 1960, стр. 50, 93; Н. П. Вьюненко и Р. Н. Мордвинов. Военные флотилии в Великой Отечественной войне, М., 1957, стр. 47, 60; И. П. Барабашин и др. Битва за Ленинград, М., 1964, стр. 217—218.

² «История Великой Отечественной войны Советского Союза. 1941—1945», т. 2, М., 1961, стр. 473.

³ См., напр., Н. А. Манаков. В кольце блокады, Л., 1961, стр. 70—71, 81—83; А. В. Сапаров. Дорога жизни, М., 1961, стр. 233—276; В. П. Свиридов, В. П. Якутович, В. Е. Василенко. Битва за Ленинград, Л., 1962, стр. 243—245; Г. И. Караев, Ю. Н. Яблочкин, Т. И. Воробьев. По местам боевой славы, Л., 1962, стр. 286—290; М. Г. Рабинович. На фронте и в тылу, М., 1962, стр. 9, 30, 63—66.

ства⁴. В книгах А. И. Манкевича, В. Ачкасова и Б. Вайнера⁵ говорится о транспортной работе Ладожской военной флотилии совместно с судами Северо-Западного пароходства, однако нет анализа характера взаимоотношений этих двух организаций и вклада каждой из них в снабжение Ленинграда.

Наименее разработанной оказалась история перевозок через Ладогу в начальный период блокады — осенью 1941 г. Началом блокадных перевозок некоторые исследователи считают 1 сентября⁶, другие — 12 сентября⁷, окончание действия водного пути в 1941 г. датируется различными сроками — от 30 октября до 7 декабря⁸. Состав флота, который удалось использовать на перевозках, как правило, не приводится. Лишь А. В. Карасев (стр. 132) говорит о 16 баржах, А. В. Сапаров (стр. 37) — о 30 судах, а Ф. И. Сирота — уже о 90 пароходах, буксирах и баржах⁹. Столь же разноречивы сведения и по такому наиболее существенному вопросу, как количество доставленных грузов. С. Ф. Эдлинский (стр. 70), Н. П. Вьюненко и Р. Н. Мордвинов (стр. 47) упоминают о 40 тыс. т грузов, М. Г. Рабинович (стр. 9) — о 52 тыс. т, Ф. И. Сирота (стр. 91—92) и В. П. Свиридов, В. П. Якутович, В. Е. Василенко (стр. 211) называют цифру в 45 тыс. т одного только продовольствия, 6600 т бензина плюс большое количество боеприпасов, а всего, как подытоживается в книге И. П. Барбашина и др. (стр. 201), — 60 тыс. т грузов. В то же время Д. В. Павлов (стр. 94) указывал на поступление лишь 25,2 тыс. т продовольствия. Ряд авторов, в том числе и в работах последних лет, говорит о том, что грузы доставлялись «в любую погоду бесперебойно», что флотилия с честью выполнила поставленную перед ней задачу по перевозкам всех видов снабжения в Ленинград¹⁰, а М. Г. Рабинович (стр. 10) утверждает: «Перевозки по озеру в первую военную навигацию давали возможность иметь в Ленинграде двух-трехдневный запас продовольствия». Очевидно, при подобном толковании итогов водных перевозок осенью 1941 г. становится непонятной причина жестокого голода и гибели тысяч ленинградцев. Более того, Ф. И. Сирота перенес события 1942 г., когда перевозки через Ладогу приобрели уже массовый характер, на осень 1941 г. В его книге (стр. 90) к этому времени отнесено создание Сясьской судоверфи, строительство порта в Кобоне и транспортировка оттуда грузов на западный берег озера¹¹.

Ряд существенных неточностей допущен некоторыми историками и при описании хода водных перевозок в 1942 г. (часть из них будет отмечена ниже). Но и сказанного достаточно, чтобы понять настоятельную необходимость детального изучения событий на Ладоге в

⁴ С. Ф. Эдлинский. Балтийский транспортный флот в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг. М., 1957, стр. 70, 95—99.

⁵ А. И. Манкевич. Краснознаменная Ладожская флотилия в Великой Отечественной войне, М., 1955, стр. 35, 59; В. Ачкасов, Б. Вайнер. Краснознаменный Балтийский флот в Великой Отечественной войне, М., 1957, стр. 121, 157.

⁶ «Ленинград. Энциклопед. справочник», М.—Л., 1957, стр. 129; И. П. Барбашина и др. Указ. соч., стр. 201; А. В. Карасев. Указ. соч., стр. 132.

⁷ «История Великой Отечественной войны Советского Союза. 1941—1945», т. 2, М., 1961, стр. 217; Д. В. Павлов. Ленинград в блокаде, М., 1958, стр. 88; Г. И. Караев и др. Указ. соч., стр. 285; Н. А. Манакон. Указ. соч., стр. 70.

⁸ Приводятся такие даты: 30 октября (И. П. Барбашина и др. Указ. соч., стр. 201), 15 ноября (Д. В. Павлов, Указ. соч., стр. 94), 1 декабря (В. Ачкасов, Б. Вайнер. Указ. соч., стр. 122), 7 декабря («Ленинград. Энциклопед. справочник», стр. 129).

⁹ Ф. И. Сирота. Ленинград — город-герой, Л., 1960, стр. 90.

¹⁰ В. П. Свиридов и др. Указ. соч., стр. 210; В. Ачкасов, Б. Вайнер. Указ. соч., стр. 122.

¹¹ Такая же неточность допущена и в работе Г. А. Куманева «Советские железнодорожники в годы Великой Отечественной войны (1941—1945)» (М., 1963), где на стр. 66—67 организация железнодорожной переправы через Ладогу ошибочно датируется 1941 г.

навигации 1941 и 1942 гг., что и явилось целью нашего исследования. Оно было проведено путем изучения различных архивных материалов по данному вопросу, причем впервые были использованы фонды Северо-Западного речного пароходства. Тщательный анализ и сопоставление полученных данных с уже опубликованными в литературе, а также беседы с участниками событий позволили с определенной полнотой представить картину тех героических усилий, выявить методы и систему организации работы, благодаря которым было налажено снабжение блокированного Ленинграда по водному пути.

29 августа 1941 г. немецко-фашистские войска, выйдя к ст. Мга, перерезали последнюю железную дорогу, связывавшую Ленинград со страной. Поддерживать с ним связь стало возможно только прямым водным путем, и ГКО 30 августа обязал Северо-Западное речное пароходство обеспечить ежедневное отправление в Ленинград по ладожским каналам и Неве от пристаней Лодейное поле (на Свири) и Волховстрой (на Волхове) 20 барж с продовольствием, горючим и другими грузами¹². Однако в этот же день враг вышел на левый берег Невы в районе с. Ивановского и М. Дубровки и прервал транзитное движение по реке. Тогда Военный совет Ленинградского фронта решил организовать в Шлиссельбурге перевалку поступающих на речных судах грузов на железную дорогу, связывавшую его с Ленинградом, возложив 3 сентября 1941 г. руководство водными перевозками на Ладожскую флотилию и подчинив ей в этом отношении Северо-Западное речное пароходство¹³.

Первые суда с грузами для Ленинграда и армии вышли из Волховстроя и Лодейного поля на Шлиссельбург 3 сентября¹⁴. Эту дату и следует считать началом водных перевозок для блокированного города. 6 сентября из-за дальнейшего ухудшения военной обстановки под Шлиссельбургом отправление судов туда прекратили. 9 сентября, на следующий день после занятия Шлиссельбурга противником, Военный совет Ленинградского фронта дал указание перевести всю работу по приемке грузов на западный берег Ладожского озера в район Осиновца¹⁵.

Прибывшие первыми 12 сентября в Осиновец две баржи с 626 т зерна и 116 т муки были отправлены еще 4 и 6 сентября из Лодейного поля и были переадресованы в пути¹⁶. Выход финских войск 7—8 сентября на р. Свирь (в районе Подпорожья) сделал невозможным использование свирских пристаней, и пунктом отправления грузов стала волховская пристань Гостинополье, в 9 км от которой была расположена ж.-д. станция Волхов, куда поступали все грузы, направлявшиеся страной для блокированного города. Отправление груженых судов отсюда на Осиновец началось с 14 сентября¹⁷. С этого дня начала функционировать трасса Гостинополье — Новая Ладога — Осиновец. В Осиновце никаких причальных сооружений не было, и первым судам пришлось швартоваться к шатким деревянным мосткам или к временным причалам из затопленных барж. Сооружение порта велось одновременно в Осиновце и расположенных рядом бухтах Морье и Гольцмана войсковыми частями и ленинградскими рабочими. Строить

¹² Архив Северо-Западного речного пароходства (далее: Архив СЗРП), 1941, д. 38, л. 157.

¹³ Архив Исторического отделения Военно-Морского Флота (далее: Архив ИО ВМФ), ф. 74, д. 9299, л. 193.

¹⁴ Центральный архив Министерства речного флота (далее: ЦА МРФ), 1941, д. 59, л. 71.

¹⁵ Архив СЗРП, д. 48, л. 102.

¹⁶ ЦА МРФ, 1941, д. 58, л. 205.

¹⁷ 13 сентября в Осиновец вышли груженные баржи из Новой Ладоги, отправленные еще из Лодейного поля и задержанные в дороге (ЦА МРФ, 1941, д. 21, лл. 129—131).

было чрезвычайно трудно: мешали штормы и налеты авиации противника. Каменистые грунты препятствовали подходу судов. Военный совет фронта приказал построить к 25 сентября 12 причалов для судов, но в такие сроки уложиться было невозможно. Этого не удалось добиться и к концу навигации, хотя строительство не прерывалось ни на один день. Условия для приема судов в Осиновецком порту, как и в плохо оборудованных пристанях Гостинополья и Новой Ладоги, были исключительно неблагоприятными, почти все работы производились вручную.

Ладожское озеро оказалось отрезанным от других водных бассейнов, а оставшийся на нем речной флот был мало пригоден для плавания в открытом озере, так как судоходство в мирное время велось в основном по обходным приладожским каналам. Идя на немалую долю риска, Северо-Западное пароходство поставило на перевозки для Ленинграда все, что было возможно. На озерную трассу выпустили 6 нефтеналивных барж и 43 деревянные сухогрузные, из которых более чем двадцать вследствие ветхости не использовались ранее¹⁸. Водотечность и ненадежность крепления многих барж не позволяли загружать их полностью. Ненамного лучше обстояло дело с пароходами для буксировки барж по озеру. Из имевшихся пяти озерных буксиров один 18 сентября был выброшен штормом на берег, другой — «Буй» — был некоторое время занят на прокладке кабеля по дну озера, и лишь три парохода — «Морской лев», «Орел» и «Никулясы» (во главе с капитанами В. Г. Ишеевым, И. Д. Ерофеевым и И. А. Мишенькиным) безотказно проработали до конца навигации. Но их было, конечно, далеко недостаточно. К буксировке барж через озеро привлекли корабли Ладожской флотилии — 5 канонерских лодок и эпизодически несколько тральщиков, что было закреплено постановлением ВС Ленфронта от 30 сентября 1941 г.¹⁹

Одновременно Военный совет возложил на своего уполномоченного по перевозкам генерал-майора А. М. Шилова всю ответственность за завоз грузов в Ленинград, подчинив ему всех представителей военных учреждений фронта и ленинградских организаций, осуществлявших транспортировку грузов от Гостинополья до Осиновца. В бассейне Ладоги в эти дни находились ведущие специалисты Северо-Западного пароходства, которые планировали и руководили движением всего занятого на перевозках флота, рейдовыми и вспомогательными работами, внутрипристанской обработкой флота и его ремонтом. Непосредственное управление движением судов осуществляла центральная диспетчерская пароходства (переведенная из Ленинграда в Новую Ладогу), возглавляемая заместителем главного диспетчера пароходства А. А. Марковым. Командный состав Осиновецкого порта был в основном укомплектован квалифицированными речниками из управления пароходства и речного порта Ленинграда²⁰. Погрузку и разгрузку судов производили бойцы рабочих батальонов Управления тыла Ленфронта.

Таким образом, в силу своеобразных условий, сложившихся в районе Ладожского озера, к созданию прифронтовой коммуникации были привлечены различные военные и гражданские организации. Это был единственно правильный способ, однако столь сложная организация порождала и серьезные неполадки. Взаимодействие между Управлением тыла, Северо-Западным речным пароходством, Ладожской военной флотилией и другими привлеченными к перевозкам организациями приходилось налаживать непосредственно в ходе работы, найти лучший

¹⁸ ЦА МРФ, 1941, д. 59, л. 70.

¹⁹ Архив СЗРП, д. 43, л. 271.

²⁰ Ленинградский партийный архив (далее: ЛПА), ф. 2785, оп. 1, ед. хр. 1, л. 1.

вариант сразу не удалось. Так, за деятельность Осиновецкого порта ответственной была Ладожская военная флотилия (ЛВФ), а за пристани на восточном берегу — пароходство, что являлось одной из причин несогласованности в работе; связь между портами налажена не была, к встрече судов заранее не готовились, в ожидании разгрузки они простаивали на рейде. Недостаточно четкое разграничение функций между военными моряками и речниками нередко мешало их деловому контакту²¹. Особенно это относилось к порту Осинец, руководители которого не смогли охватить весь круг сложных вопросов организации деятельности нового порта. Канонерские лодки и другие самоходные суда стали регулярно использоваться непосредственно для транспортировки грузов лишь когда баржи начало затирать во льдах. Одна канлодка могла брать в рейс до 200 т груза, а за два с половиной месяца на кораблях ЛВФ, например, было перевезено лишь 1900 т продовольствия и боеприпасов²².

Влияли ли эти недочеты на объем перевозок? Бесспорно, и поэтому Военный совет фронта, Ленинградская партийная организация старались как можно быстрее их устранять. Но при имеющемся флоте речь могла идти о добавочных нескольких тысячах, в лучшем случае десятке тысяч тонн грузов, в то время как Ленинграду для полуголодного существования требовалось одной только муки более тысячи тонн ежедневно, не говоря уже о необходимости создать какой-то запас на время, пока лед прочно не скует озеро. Этой задачи водный путь осенью 1941 г. выполнить не мог.

Более всего переброска грузов в Ленинград тормозилась малочисленностью баржевого флота. Уже спустя две недели после начала перевозок из 49 барж штормами и вражескими бомбардировками было выведено из строя 27 судов²³. Делалось все возможное, чтобы пополнить флот. В середине октября 1941 г. на спешно организованном в Сясьских рядах ремонтном пункте речники подкрепили и выпустили дополнительно в озеро 9 речных барж²⁴, поврежденные врагом и стихией баржи наспех ремонтировались и снова шли в плавание.

Команды судов действовали с огромным мужеством. Шкиперы и матросы, среди которых были пожилые люди и женщины, вели себя как настоящие герои, плавая по озеру в штормовую погоду на ветхих судах при частых бомбардировках врага. Трое суток боролся за дрейфовавшую в штормовом озере баржу шкипер И. В. Антошихин и спас ее. Баржу Т. Шубиной сорвало с якоря и отнесло к вражескому берегу. Под покровом ночи отважная комсомолка на самодельном плоту добралась до своих и привела буксир за баржей. Военные моряки вступали в бой с самолетами врага, спасали людей с тонущих судов.

Несмотря на все усилия, и в октябре не удалось увеличить темпы перевозок. Бушевавшие в начале и конце месяца 8-балльные штормы вынудили на десять дней вообще прервать всякое движение по озеру. А навигация между тем подходила к концу. К 10 ноября лед на озере стал настолько плотным, что использовать баржи стало невозможно, а в середине месяца остановились и озерные буксиры, так как толщина льда на открытых участках достигла 9 см, а у берегов 15—20 см²⁵. Сквозь тяжелые льды продолжали пробиваться военные корабли, ибо каждый килограмм продовольствия являлся огромной ценностью для

²¹ Архив Центрального научно-исследовательского института экономики и эксплуатации водного транспорта (далее: Архив ЦНИИЭВТ), ф. сектора истории, оп. 1, д. 1, лл. 59, 77, 80, 81, 84, 90.

²² Архив ИО ВМФ, ф. 13, д. 2026, л. 5; д. 1181, л. 98.

²³ ЛПА, ф. 2785, оп. 1, ед. хр. 12, л. 169.

²⁴ ЦА МРФ, ф. 27, оп. 552, д. 26, л. 15; д. 59, л. 70. В книге Д. В. Павлова (стр. 88) ошибочно говорится о восстановлении 27 барж.

²⁵ ЦА МРФ, ф. 5, оп. 562, д. 1, л. 7.

ленинградцев. С 22 ноября по ледовой дороге началось движение первых автомашин, а через пять дней в последний рейс на Осиновец вышли корабли флотилии. За вторую половину ноября они сумели доставить 1200 т грузов²⁶.

По отчетным данным Осиновецкого порта, которые можно считать наиболее достоверными, так как через порт проходили все поступавшие в Ленинград с озера грузы, за время с 12 сентября по 1 декабря 1941 г. в порт поступило 51324 т различных грузов, а было вывезено в порядке эвакуации 10 345 т грузов и 30 586 человек. При этом 97% перевезенных через Ладогу грузов было доставлено в несамоходных судах речного пароходства. Ход перевозок по месяцам виден из следующей таблицы²⁷:

Месяц	Прибытие в Осиновец		Отправление из Осиновца	
	Грузы (т)	Пассажиры (чел.)	Грузы (т)	Пассажиры (чел.)
Сентябрь	19454	3965	1985	1941
Октябрь	20786	2	5865	17 115
Ноябрь	11084	—	2495	11 530
Всего:	51 324	3967	10 345	30 586

К сожалению, в отчете порта грузы не подразделены по номенклатуре. Наиболее авторитетным в отношении количества завезенного продовольствия следует, видимо, считать свидетельство уполномоченного ГКО по снабжению Ленинграда Д. В. Павлова, который приводит следующие цифры: 24 097 т муки, зерна и крупы и 1131 т мясных и молочных продуктов. «Доставленные 25 228 т продовольствия,— указывает он,— в сравнении с потребностями составляли небольшую величину, однако эти тонны дали дополнительную возможность ленинградцам выиграть 20 дней, а в условиях осады крепости каждый день много значит для осажденных»²⁸.

Штурмами и авиацией противника было потоплено 5 буксиров, к концу навигации в строю осталось лишь 7 барж²⁹. Один этот факт дает достаточно полное представление об испытаниях, выпавших на долю ладожан в те дни.

Подготовка к навигации 1942 г. началась уже в феврале. Решался заново весь комплекс вопросов: техническая вооруженность водного пути, организация будущих перевозок, пополнение кадров. Успешные действия советских войск в конце 1941 г. в районе южного побережья Ладоги позволяли использовать для сообщения с Осиновцем наиболее короткий путь между двумя берегами. Дорога не только укорачивалась в три раза (на 80 км), новый путь — всего 35-километровая «малая трасса», как ее стали называть,— проходил не по открытому озеру, а по более спокойной Шлиссельбургской губе, что позволяло пустить в плавание даже часть речных буксиров. Выгоды, которые сулила эта трасса, с лихвой покрывали все трудности и затраты, связанные с необходимостью создания нового порта на восточном участке трассы,

²⁶ Архив СЗРП, д. 49, л. 28.

²⁷ ЦА МРФ, ф. 5, оп. 562, д. 1, л. 19.

²⁸ Д. В. Павлов. Указ. соч., стр. 94.

²⁹ ЦА МРФ, ф. 5, оп. 562, л. 19; Архив СЗРП, д. 77, л. 8. На затонувших в пути 7 баржах погибло 1,8 тыс. т продовольствия и 1 тыс. т боеприпасов, большая же часть грузов с других барж, затопленных с грузом у Осиновца, была поднята водолазами ЭПРона.

местом для которого была избрана Кобона. Решение об этом было принято Военным советом фронта 3 марта 1942 г., а через пять дней на голый берег озера пришли первые строители³⁰. Одновременно началось расширение Осиновецкого порта и восстановление пострадавших от боев причалов Гостинополья. Работы на восточном участке вели военно-восстановительные организации НКПС, в Осиновце — части Краснознаменного Балтфлота³¹.

Навигация 1942 г. началась 22 мая рейсом парохода «Гидротехник» из Осиновца в Кобону, причем в течение первых пяти дней по этому пути могли пробиваться во льду только самоходные суда, а первый караван груженых барж вышел в Осинец 28 мая из Новой Ладоги на буксире у парохода «Никулясы»³². Суда подходили к достраивавшимся на ходу пирсам Кобоно-Кареджского порта. Первые три из них (№ 2, 3 и 5) были полностью введены в эксплуатацию 7 июня, пирс № 4—8 июня, а разрушенный в начале мая подвижкой льда пирс № 6 был восстановлен к 16 июня. Для обслуживания малотоннажного флота 10 июня закончилось сооружение еще трех специальных пирсов, начатое 29 мая по распоряжению члена Военного совета фронта Н. В. Соловьева³³. Строительные работы в Ладужских портах были завершены к концу августа. Кобоно-Кареджский порт имел к этому времени, как правильно указывается в книге И. П. Барбашина и других, 11 пирсов³⁴, а Осинецкий порт — 14 пирсов. Большинство из них было механизировано. В Ладужских портах можно было обрабатывать сразу уже 80 судов, тогда как в начале навигации — только 22, за сутки порты могли пропускать 15 тыс. человек и 15 тыс. т грузов³⁵. Все это обширное портовое хозяйство было практически создано всего за восемь месяцев (сентябрь — октябрь 1941 г. и март — август 1942 г.). Это был поистине исполинский труд ладожских строителей.

Большие перемены происходили и в составе ладожского флота. Благодаря самоотверженной работе судостроителей и постоянной заботе партийных и хозяйственных руководителей и военного командования все новые и новые суда выходили на ладожские трассы. Особое внимание уделялось пополнению несамостоятельного флота — на ленинградских заводах было построено 14 металлических, а на вновь созданной Сясьской судовой верфи (восточный берег Ладожского озера) — 31 деревянная баржа общей грузоподъемностью 20400 т³⁶. Однако, если эти цифры общепризнаны, то о месте и особенно о сроках постройки барж

³⁰ Архив СЗРП, д. 71, лл. 2, 73.

³¹ В свете этих данных неверным является утверждение В. П. Свиридова и др. (стр. 244) о приступе к строительству новых портов и причалов только после начала навигации. Так же неправильно трактуют вопрос о подготовке к навигации и авторы очерка «Ленинград», утверждая, что на создание заново портового хозяйства и флота на Ладоге потребовался месяц. «В середине мая подготовительная работа к навигации была закончена», — указывается в очерке. («Ленинград. Краткий исторический очерк», Л., 1964, стр. 500). В действительности же к этому сроку не был принят в эксплуатацию ни один из пирсов Кобоно-Кареджского порта, не вошла в строй ни одна из строившихся в Ленинграде металлических озерных барж и т. д.

³² Архив СЗРП, д. 77, л. 60; д. 89, л. 57. В вопросе о датировке начала навигации 1942 г. также существует разнобой (см. Ф. Лагунов, Ю. Ломан, Р. Сот. О некоторых неточностях в работах по истории битвы за Ленинград. «Военно-исторический журнал», 1964, № 12).

³³ Архив СЗРП, д. 76, лл. 298, 305.

³⁴ И. П. Барбашина и др. Указ. соч., стр. 218. В то же время без указания источника в других работах приводятся самые разноречивые цифры количества пирсов в Ладужских портах: В. Ачкасов, Б. Вайнер говорят о 10 пирсах в Кобоне (стр. 154), Г. И. Караев, Ю. Н. Яблочкин, Т. И. Воробьев (стр. 290) и Н. А. Мананов (стр. 81) — о 7 пирсах в Кобоне, а в очерке «Ленинград» говорится уже следующее: «На западном берегу Ладоги был создан (?) порт Осинец с 4 пирсами, на восточном берегу — мощный озерный порт Кобона с 5 пирсами» (стр. 500).

³⁵ Архив СЗРП, д. 89, л. 5.

³⁶ ЦА МРФ, д. 32, л. 253; ЛПА, ф. 2785, оп. 1, ед. хр. 16, л. 24.

следует сказать особо. В большинстве работ указывается, что зимой или, в крайнем случае, к началу навигации эти суда были уже построены³⁷. Такие ничем не подтверждающиеся данные неправильны не только сами по себе, но невольно ведут к преуменьшению трудностей создания нового флота и вызывают недоумение, почему же это не было сделано раньше, в тревожные дни осени 1941 г. В документальной повести «Дорога жизни», вышедшей в 1961 г. уже пятым изданием, А. В. Сапаров пишет: «Судоверфь на Ладоге возникла за две недели. Не было возможности оснащать ее средствами механизации, да и негде было раздобыть их в ту пору. Работали вручную. Оборудование верфи немногим отличалось от того, с помощью которого создавали флот в петровские времена. Главным орудием производства служил плотничий топор. Несмотря на это, коллектив новой верфи добился крупного успеха: за несколько зимних месяцев было построено 30 барж»³⁸.

Как все, оказывается, было просто! На самом же деле специальная комиссия Ленинградского обкома партии еще в феврале 1942 г. выбрала площадку для создания будущей верфи на р. Сясь на территории эвакуированного Сясьского целлюлозно-бумажного комбината³⁹. К созданию верфи приступили в начале марта. С ленинградских деревообрабатывающих предприятий туда были переброшены лесопильные рамы, строгальные станки, механические пилы. Прибывшие из тыловых районов и Ленинграда опытные судостроители спешно обучали бойцов рабочих батальонов, составлявших основной костяк рабочей силы, навыкам баржестроения. Для ускорения ввели строгую специализацию бригад по постройке отдельных частей и узлов барж. Не хватало многих самых необходимых материалов: часть леса, например, заготавливать пришлось самим судостроителям. Все эти трудности обусловили повышенное внимание к делу создания новой верфи. Заместитель председателя СНК СССР А. Н. Косыгин и член Военного совета фронта Н. В. Соловьев, посетившие 10 марта Сясьстрой, на месте решили ряд первостепенных организационных проблем⁴⁰. Длительное время в Сясьстрое находился заместитель наркома речного флота А. А. Лукьянов, оказавший большую помощь директору верфи С. И. Шилейкису в налаживании судостроения.

Первые три баржи заложили на верфи в середине апреля, а через месяц они были спущены на воду⁴¹. В отечественной практике не было случаев создания крупных судостроительных предприятий за столь короткое время. Путем большого напряжения сил коллектив верфи ежемесячно давал пополнение флоту Ладоги (в июне вступили в эксплуатацию еще шесть барж, в июле — четыре, в августе — три, в сентябре — октябре — остальные суда)⁴².

Огромных трудов стоило рабочим ленинградских заводов им. Жданова и Балтийского в блокадных условиях построить металлические баржи. Строились они отдельными секциями, которые на железнодорожных платформах перевозились в бухту Гольцмана, где производилась сборка барж⁴³. Первые десять барж вступили в экс-

³⁷ См., напр., «Ленинград», 1964, стр. 500; И. П. Барбашин и др. Указ. соч., стр. 217; А. В. Хрулев. В борьбе за Ленинград. «Военно-исторический журнал», 1962, № 11, С. Ф. Эдлинский. Указ. соч., стр. 96.

³⁸ А. В. Сапаров. Указ. соч., стр. 234.

³⁹ Архив ЦНИИЭВТ, ф. сектора истории, оп. 1, д. 3, л. 13.

⁴⁰ ЛПА, ф. 2785, оп. 1, ед. хр. 26, л. 80.

⁴¹ Архив ЦНИИЭВТ, ф. сектора истории, оп. 1, д. 3, л. 13.

⁴² Архив СЗРП, оп. 3088, д. 8, л. 6.

⁴³ А. В. Карасев неточно говорит о постройке в Ленинграде цельных барж, которые будто бы затем расчленились на отдельные секции перед перевозкой на Ладогу (стр. 255). Следует отметить несоответствие фактам и таких утверждений, как сборка в бухте Гольцмана каких-то самоходных барж (Г. И. Карасев и др. Указ. соч., стр. 287) и даже железобетонных барж (М. Г. Рабинович. Указ. соч., стр. 65).

плуатацию в следующие сроки: 4, 16, 18 и 25 июня, 1, 4, 5, 9, 10 и 23 июля⁴⁴.

В ходе навигации, кроме того, из других речных бассейнов по железным дорогам на Ладожское озеро было доставлено 132 небольших речных парохода, катера и баржи⁴⁵. Однако для озерного плавания оказались пригодными лишь менее десятка маломощных катеров и столько же барж. Самые крупные из них вмещали всего по 60 т, и доля их в перевозках грузов была незначительной. Переброшенные же 7 пассажирских судов активно участвовали в эвакуации пассажиров. Для этого же был использован отряд тендеров Ладожской военной флотилии. Эти небольшие самоходные суда десятками строились на ленинградских заводах и перебрасывались по железной дороге на озеро.

В результате всех усилий вместо 35 самоходных и 29 несамыходных судов, занятых на перевозках в июне 1942 г., с июля до 30 ноября между ладожскими берегами постоянно курсировали 190—220 судов: из флота Северо-Западного пароходства — 5 пассажирских пароходов, 4 озерных и до 25 речных буксиров, 9—11 нефтеналивных и от 44 до 52 сухогрузных барж (с сентября в эксплуатации остались только озерные баржи), а из состава Ладожской военной флотилии — 6 транспортов, 9 тральщиков и канлодок и от 90 до 120 тендеров и мотоботов. Общая грузоподъемность только сухогрузных барж с конца мая возросла почти в 4 раза, составив в сентябре 31 тыс. т⁴⁶.

Кроме того, через озеро была организована железнодорожная переправа, которая позволила эвакуировать тяжеловесное оборудование ленинградских заводов и подвижной состав. «По совету работников Наркомата речного флота решили строить паромы, т. е. большие металлические баржи, которые могли выдержать тяжесть паровоза и груженого вагона», — свидетельствовал в своих воспоминаниях начальник тыла Красной Армии А. В. Хрулев⁴⁷. Менее месяца потребовалось для строительства специальных паромных пирсов в бухте Мсрье и Кобоне и оборудования паромных барж. 12 августа 1942 г. тральщик подвел к пирсу № 8 Кобоны первый паром с шестью груженными платформами. В обратный путь на пароме отправили десять вагонов с продовольствием⁴⁸. Организация железнодорожной переправы в августе, — мы подчеркиваем дату, ибо в других работах этот вопрос либо вообще обходится, либо называются значительно более ранние сроки⁴⁹, — убедительно доказывает, что и в разгар навигации руководители трассы, строители и эксплуатационники изыскивали все новые возможности для расширения перевозок. На трех баржах-паромах до конца навигации перебросили в оба конца более 100 тыс. т груза. Из Ленинграда было эвакуировано 137 паровозов с тендерами и 1622 вагона и платформы с оборудованием, а в обратном направлении отправлено 809 вагонов и платформ с танками, орудиями, продовольствием. Кроме того,

⁴⁴ Архив СЗРП, оп. 3088, д. 8, л. 6.

⁴⁵ О переброске судов из Ленинграда на Ладогу упоминается только в книге А. В. Карасева, где речь идет о 59 судах (стр. 255). На самом деле оттуда было отправлено на озеро 7 пассажирских судов и 15 барж СЗРП, 16 катеров «Ленрыбы» и 49 барж Ленинградского областного речного пароходства, а в конце навигации перебросили еще 5 буксиров для рейдовой работы. В июле на Ладогу прибыли 40 катеров с Волги, Сев. Двины и Камы (ГАОРСС ЛО, ф. 7179, оп. 11, д. 1131, л. 18; Архив СЗРП, оп. 3088, д. 8, лл. 43—44, 50; д. 69, лл. 81, 98).

⁴⁶ Архив ИО ВМФ, ф. 13, д. 11895, л. 8; Архив СЗРП, д. 77, л. 60.

⁴⁷ А. В. Хрулев. Указ. соч., стр. 32; Г. А. Куманев ошибочно приписывает эту идею генерал-лейтенанту технических войск В. Я. Головки (Г. А. Куманев. Указ. соч., стр. 67).

⁴⁸ Архив СЗРП, д. 76, л. 191.

⁴⁹ Г. И. Караев, Ю. Н. Яблочкин, Т. И. Воробьев пишут: «Весной 1942 г. на мысе Марьин нос возвели специальный пирс для паромной переправы. В мае переправа начала действовать» (указ. соч., стр. 287).

из бухты Гольцмана на плаву по озеру отбуксировали в Кобону 98 цистерн⁵⁰.

Важное значение для успеха водных перевозок в 1942 г. имела их организация. Между тем в научно-исторической литературе этой проблеме не было уделено до сих пор вообще никакого внимания.

9 апреля 1942 г. ГКО возложил организацию перевозок через озеро на Ладожскую военную флотилию, в соответствии с чем Военный совет фронта подчинил ей в оперативном отношении речной флот, порты, пристани и судоремонтные базы в бассейне Ладоги, оговорив при этом, что «руководство судами речного флота командующий Ладожской военной флотилией осуществляет через Северо-Западное пароходство». На этот раз их обязанности были четко определены с начала навигации совместной инструкцией наркоматов Военно-Морского и речного флота. На флотилию возлагались организация выполнения плана перевозок, оборона портов и транспортов, пароходство обеспечивало разработку точных планов работы портов, составление порейсовых планов судам, техническое руководство погрузо-разгрузочными работами, ремонт всего флота и снабжение речных судов⁵¹. Непосредственное руководство перевозками осуществляла специальная оперативная группа, возглавляемая помощником командующего флотилией по перевозкам капитаном 1 ранга А. И. Эйстом и заместителем начальника пароходства А. Н. Новоселовым. Единое диспетчерское руководство движением всех занятых на транспортной работе судов было поручено центральной диспетчерской СЗРП во главе с главным диспетчером Л. Г. Разиным. Ход перевозок был первостепенной заботой командующего флотилией капитана 1 ранга В. С. Черокова и начальника пароходства А. Н. Шинкарева.

Такая система управления движением флота вполне себя оправдала. В 1942 г. «флотилия и пароходство представляли единый боевой и производственный организм,— отмечал позднее командующий флотилией В. С. Чероков.— Сработанность двух организаций (военной и гражданской) дала возможность в максимальной степени использовать на транспортных перевозках как военные, так и торговые суда»⁵². Успех был достигнут благодаря органическому соединению знаний и опыта речников в эксплуатации транспортного флота и железной дисциплины и выдержки военных моряков.

Труднее шли поиски наилучшей системы управления портами. Военный совет фронта вначале допустил просчет, поручив производство перегрузочных работ военным организациям тыла Ленфронта (Управлению подвоза и Фронтowej базе Осиновца), а сами порты и их аппарат — подчинить военной флотилии. Огромные простои груженых и порожних судов в портах показали необходимость централизации управления ими, что Военный совет и сделал 27 июня 1942 г., создав управление перевозок во главе с генерал-майором А. М. Шиловым⁵³. Этому управлению были переданы причалы, средства механизации, склады, весь аппарат ладожских портов и поручено ведение всех перегрузочных работ. Преимущества новой системы, несмотря на то, что она

⁵⁰ Архив СЗРП, д. 89, л. 22. Подробное техническое описание устройства специальных слипов для спуска цистерн на воду и приема их с воды и осуществления самого перегона см. «Военно-исторический журнал», 1962, № 11, стр. 34. Здесь только необходимо отметить как совершенно ошибочное утверждение В. Ачкасова и Б. Вайнера о будто бы имевшей место буксировке цистерн с горючим (в действительности — порожних) на плаву с восточного на западный (в действительности — с западного на восточный) берег Ладожского озера (указ. соч., стр. 158). К сожалению, подобная версия стала появляться и в других работах (см. М. Г. Рабинович. Указ. соч., стр. 65).

⁵¹ Архив СЗРП, оп. 3038, д. 7, л. 49; д. 69, л. 75, 171—173.

⁵² ЦА МРФ, ф. 47, оп. 1523, д. 106, л. 109.

⁵³ Архив СЗРП, д. 69, л. 175.

оставалась довольно сложной, сказались быстро. Но все же, хотя престои судов у причалов и уменьшились, порты по-прежнему лимитировали объем перевозок.

Противник с не меньшей настойчивостью, чем осенью 1941 г., пытался бомбовыми ударами сорвать перевозки для Ленинграда. Авиация врага совершила 137 налетов и сбросила 6370 бомб, от ее ударов погибли или получили значительные повреждения 12 самоходных и 9 несамоходных судов речного флота, некоторый ущерб был причинен портам. Суровую борьбу пришлось выдерживать и со стихией: особенно большой урон снова нанесли осенние штормы. Волны озера потопили или сильно разрушили 3 самоходных и 31 несамоходное судно⁵⁴. Но герои Ладоги оказались сильнее врага и стихии. Их мужество опиралось теперь на прочную техническую базу и продуманную организацию работ. В самый трудный на озере месяц, октябрь, Ленинград получил наибольшее количество грузов — 157,2 тыс. т. В течение всей навигации Ладожская флотилия надежно охраняла судоходство от воздушного и морского противника, а разгром финских кораблей в бою у острова Сухо в октябре 1942 г. полностью похоронил надежды неприятеля нарушить наши коммуникации.

Судам Северо-Западного пароходства лед окончательно преградил дорогу 25 ноября 1942 г. После этой даты Военный совет фронта плана перевозок не устанавливал. Корабли флотилии еще около недели с трудом продвигались во льдах⁵⁵. Приказом по войскам фронта работа на Ладожском участке водных путей была прекращена с 3 декабря 1942 г.

В Ленинград за навигацию 1942 г. было завезено на судах 703,3 тыс. т грузов, в том числе 350 тыс. т продовольствия, 99,2 тыс. т боеприпасов, 216,6 тыс. т топлива, а также лошадей, коров и овец живым весом 15,5 тыс. т и отбуксировано 41,5 тыс. т леса, а из города эвакуировано 270 тыс. т разных грузов (среди них 162,1 тыс. т заводского оборудования и 13,6 тыс. т материалов), а также железнодорожный подвижной состав весом 34,4 тыс. т. Из Ленинграда было вывезено 528 тыс. человек, 448,7 тыс. из них составляли эвакуированные горожане (по данным эвакупункта западного берега), в обратном направлении было перебросено 267 тыс. человек, в том числе на пополнение оборонявших город войск — 250 тыс.⁵⁶

Картина работы Ладожской коммуникации будет неполной без анализа участия отдельных видов флота в перевозках. 85% всех грузов (в оба направления) было перевезено в несамоходных судах речного пароходства. Из этого количества 61% грузов отбуксировал флот пароходства, 30,5% — корабли флотилии, 8,5% — суда Балттехфлота. Перевозки людей осуществлялись в основном кораблями флотилии, которые доставили 80% всех пассажиров⁵⁷.

Успешная работа Ладожской трассы в навигацию 1942 г. позволила не только обеспечить снабжение населения и войск, но и заложить большие запасы продовольствия на случай непредвиденных обстоятельств⁵⁸, закончить эвакуацию населения и ценного промышленного оборудования, пополнить войска фронта и флота личным составом и техникой. Водный путь через Ладогу в 1942 г. был надежным приемником ледовой дороги. В литературе не получил должной оценки тот факт, что водой было доставлено почти вдвое больше грузов, чем по

⁵⁴ А. В. Карасев. Указ. соч., стр. 259; Архив СЗРП, д. 89, л. 48.

⁵⁵ Архив ИО ВМФ, ф. 13, д. 11895, л. 10. Дату закрытия навигации на Ладоге в 1942 г. правильно указал А. В. Карасев (указ. соч., стр. 259), в то время, как Н. А. Мананков называет начало января 1943 г. (указ. соч., стр. 83), а В. Ачкасов, Б. Вайнер — даже середину января (указ. соч., стр. 164).

⁵⁶ Архив СЗРП, д. 89, лл. 15, 18, 38; ГАОРСС ЛО, ф. 330, оп. 1, д. 40, л. 7.

⁵⁷ Архив ИО ВМФ, ф. 13, д. 11895, л. 23; Архив СЗРП, д. 89, л. 24.

⁵⁸ А. В. Карасев. Указ. соч., стр. 258.

льду озера. Название «Дорога жизни» по праву должна была носить вся Ладожская фронтовая коммуникация зимой и весной, летом и осенью, когда она была единственным путем, связывающим осажденных со страной.

История навсегда сохранит память о героических делах речников и военных моряков, строителей и солдат на Ладоге в тяжелую пору блокады Ленинграда. Они стояли плечом к плечу с воинами фронта, борясь за жизнь города-героя.

В историографии Великой Отечественной войны к проблеме взаимодействия фронта и тыла проявляется большой интерес, но при этом раскрываются главным образом вопросы морально-политического единства армии и народа и снабжения военной экономикой фронта. Значительно меньшее внимание уделяется ряду других аспектов данной проблемы, в частности освещению прямых совместных действий в боевых условиях воинов и тружеников тыла. Между тем такая деятельность в годы войны носила разнообразный характер (участие жителей в обороне населенных пунктов, ремонт вооружения и техники на гражданских предприятиях в зонах боевых действий, совместная работа военных флотов и транспортных судов на морских коммуникациях, помощь воинских частей промышленным предприятиям и сельскому хозяйству в прифронтовой полосе и т. п.). Освещение происходивших в 1941 и 1942 гг. событий на Ладожском озере напоминает о той существенной роли, какую играли такого рода действия, и, следовательно, о необходимости более углубленного изучения этой темы.

