

Начало блокады.

Летом 1941 года на Ленинград шла группа армий «Север», общей численностью 500 тысяч человек, под командованием генерал-фельдмаршала фон Лееба. Леебу поручалось уничтожить части Красной армии, расположенные в Прибалтике, развить наступление, захватить все военно-морские базы на Балтийском море и к 21 июля овладеть Ленинградом. 9 июля был занят Псков. 10 июля немецкие танки прорвали фронт и пошли на Лугу. До Ленинграда оставалось 180 километров. 21 августа немцы заняли станцию Чудово, перерезали Октябрьскую железную дорогу и через 8 дней овладели Тосно. 30 августа пал крупный железнодорожный узел Мга. Последняя железная дорога, соединяющая Ленинград со страной, оказалась в руках не-



мцев. 8 сентября 1941 года гитлеровцы захватили у истока Невы город Шлиссельбург, окружив Ленинград с суши. Началась 871-дневная блокада Ленинграда.

На момент установления блокады в городе находилось 2 миллиона 544 тысячи человек, в том числе около 400 тысяч детей. Кроме того, в пригородных районах, то есть тоже в кольце блокады, осталось 343 тысячи человек. В сентябре, когда начались систематические бомбардировки, обстрелы и пожары, многие хотели выехать, но пути уже были отрезаны.

Управление НКВД по Ленинградской области произвело обследование состояния хранения НЗ (неприкосновенного запаса) продовольствия. В своем донесении под грифом «совершенно секретно» на имя секретаря Ленинградского горкома ВКП(б) управление сообщало, что «кладовые непригодны для хранения продуктов, не соблюдаются требования санитарного надзора, неприкосновенный запас подвергнут порче. Из-за течи воды с потолка подмочены мешки с сухофруктами, сливочное масло покрыто плесенью, рис и горох заражены клещом, мешки с сухарями разорваны крысами, покрыты пылью и пометом грызунов».

Вечером 8 сентября, в 18 часов 55 минут на Ленинград обрушился невиданный ранее по ударной мощи налет вражеской авиации. Только за один заход бомбардировщиков на город было сброшено 6327 зажигательных бомб. Черные клубы дыма от 178 пожаров потянулись к небу. От немецкой бомбежки загорелись Бадаевские склады.

Никакого серьезного запаса в Ленинграде не существовало — город жил на привозных продуктах, питаясь «с колес». В конце июля 1941 года в наличии был примерно недельный запас продуктов. Более того, создать стратегические запасы продовольствия для города с почти трехмиллионным населением было практически невозможно, тем более в условиях августа-сентября того года. В первые дни блокады при довольно скудных нормах ежедневно в городе расходовалось 2100 тонн муки. Годовой запас муки составил бы более 700 тысяч тонн, и условий для ее хранения не было.

10 и 11 сентября был проведён переучёт всех съестных припасов, скота, птицы, зерна. Исходя из фактического расхода на обеспечение войск и населения, на 12 сентября имелось: муки и зерна на 35 дней, крупы и макарон на 30, мяса на 33 дня, жиров на 45, сахара и кондитерских изделий на 60 дней. Почти отсутствовали картофель и овощи. Чтобы растянуть ничтожные запасы муки, по решению Ленгорисполкома к ней подмешивалось 12 процентов солодовой, соевой и овсяной муки, 2,5 процента размолотых жмыхов и 1,5 процента отрубей.

С первых дней сентября в Ленинграде были введены продовольственные карточки. Закрылись столовые и рестораны. Весь скот, имевшийся в колхозах и госхозах, был забит, мясо сдали на заготовительные пункты. Кормовое фуражное зерно перевезли на мельницы с тем,

чтобы перемолоть и использовать в качестве добавки к ржаной муке. Администрацию лечебных заведений обязали вырезать из карточек граждан, находящихся на лечении, талоны на продукты за время их пребывания в больницах. Такой же порядок распространялся и на детей, находившихся в детских домах. Занятия в школах были отменены до особого распоряжения.

Единственной артерией, связывавшей город с «большой землей» в это время была знаменитая «Дорога жизни». Дорога жизни проходила по льду Ладожского озера на расстоянии 20—25 км от занятого противником берега. Поверхность озера покрылась льдом в первой половине ноября 1941 года, после чего была вновь восстановлена связь блокированного города с Большой землей. Работа водителей на этой дороге была исключительно опасной; дорога находилась под постоянным обстрелом и бомбёжкой немецкой артиллерии и авиации. Тем не менее, каждый день по дороге перевозилось в оба конца примерно 6000 тонн грузов. Общее количество грузов, перевезенных в Ленинград по «Дороге жизни» за весь период её действия, составило свыше 1 млн 615 тыс. тонн; за это же время из города было эвакуировано около 1 млн 376 тыс. человек. Для подачи в город нефтепродуктов по дну озера был проложен Ладожский нефтепровод. Летом, с началом навигации, доставка продолжилась силами Ладожской военной флотилии. В 1943-м Дорогу жизни сменила Дорога Победы — железная дорога, проложенная в отбитом у фашистских войск узком коридоре от Ленинграда к Волхову.

Ладожская военная флотилия

— воинское формирование в составе ВМФ СССР. Базировалась на Ладожском озере и прилегающих водных путях. Существовала в период 1939—1940 гг. и 1941—1944 гг. Участвовала в Советско-финской и Великой Отечественной войнах.

С момента начала блокады Ленинграда основной задачей Ладожской флотилии стало снабжение города и эвакуация гражданского населения. Базу флотилии перенесли в Новую Ладугу. В районе Осиновецкого маяка началось оборудование портовых сооружений для погрузки и разгрузки судов. К 29 октября корабли флотилии проложили по дну

Ладожского озера 43 км бронированный многоканальный кабель, на долгое время ставший единственным каналом проводной связи блокированного Ленинграда с внешним миром.

В конце октября с западного на восточный берег Ладоги были переброшены две дивизии и бригада морской пехоты. За счёт этих войск удалось задержать наступление противника на Волхов и помешать замкнуть второе кольцо вокруг Ленинграда. Это был критический момент для флотилии: из-за опасности полного окружения был отдан приказ подготовить к уничтожению сооружения базы Новой Ладоги и корабли. В это же время с кораблей флотилии было передано в войска большое количество стрелкового оружия (главным образом, пулемётов) и боеприпасов.

До конца ноября корабли флотилии, пробиваясь через лёд, продолжали снабжение Ленинграда и эвакуацию населения. После того, как лёд установился окончательно, военнослужащие Ладожской флотилии участвовали в разведке маршрута, оборудовании и обслуживании автомобильной дороги через Ладогу, которая впоследствии получила название «Дорога жизни».



Летом 1942 Ладожской флотилии пришлось столкнуться с флотилией объединённых сил Германии и Финляндии, сформированной на озере и имевшей целью уничтожение советских боевых кораблей на Ладоге и пресечение доставки грузов в Ленинград. Шли тяжёлые бои, обе стороны обстреливали береговые укрепления, высаживали десанты, ставили мины.

22 октября 1942 противник предпринял попытку высадить десант и захватить остров Сухо, лежащий в 37 км от Новой Ладоги. Этот маленький остров был оборудован маяком, наблюдательным постом и артиллерийской батареей, и являлся одним из важных пунктов обеспечения безопасности перевозок в Ленинград. В нападении на Сухо участвовало 23 корабля. Около 7 часов утра по острову был нанесён артиллерийский удар, за которым последовала высадка десанта. Противник имел все шансы на успех — первым же выстрелом была уничтожена антенна радиостанции, суммарная огневая мощь кораблей значительно превосходила островную батарею, противодесантное оборудование острова находилось не в лучшем состоянии. К счастью, с находившегося неподалёку тральщика заметили высадку десанта и сообщили в штаб флотилии. Тральщик и оказавшийся рядом катер-охотник вступили в бой. В 9 часов в бой вступила советская авиация, в 9:30 подошли первые корабли. К полудню нападение на остров было отбито и началось преследование отступающего противника. В результате 16 десантных судов противника были уничтожены, одно — захвачено. Сбито 15 самолётов противника. Наши корабли потерь не имели, в гарнизоне острова Сухо погибло 8 человек, тяжелораненых — 16, легкораненых — 7 человек. Захвачено в плен 6 человек. Важнейшим итогом этого боя стало то, что противник, не добившись цели, понёс серьёзные потери, и боевые возможности его флотилии существенно снизились, снизилась и опасность для перевозок.

В конце ноября, когда ледовый покров уже установился и корабли приступили к ремонту, поступил приказ о продолжении плавания. Подготовка к планировавшемуся на январь наступлению для прорыва блокады требовала переброски войск и вооружений к Ленинграду, а ледовая дорога ещё не могла функционировать из-за слишком малой толщины льда. Лишь с 20 декабря начались перевозки по льду, но и после этого корабли продолжали работу — пропускной способности дороги было мало. Плавание проходило в тяжелейших условиях.

Приказ требовал выполнять задачу, не считаясь ни с какими потерями. Доходило до того, что с остановившихся во льду кораблей матросы высаживались на лёд и вручную пробивали дорогу. Плохая погода создавала трудности в навигации, но зато и налётов вражеской авиации не было. Последний караван прибыл к месту назначения 13 января, когда наступление уже началось.

Из 498 дней блокады, 313 дней снабжение города велось только водным путём по Ладоге. За это время в Ленинград было доставлено 850000 т грузов, эвакуировано 573000 человек и доставлено свыше 300000 человек для пополнения войск.

Прорыв блокады Ленинграда, завершившийся 18 января 1943 года на первых порах мало что изменил в деятельности Ладожской флотилии. Пропускная способность единственной железнодорожной ветки, проложенной по суше для снабжения Ленинграда, была недостаточна, по-прежнему продолжались перевозки грузов по ледовой дороге, а с апреля — водным путём.

Помимо обеспечения перевозок, Ладожская флотилия продолжала поддержку сухопутных войск 7, 8, 23, 67 армий, воюющих в непосредственной близости от озера. Совершенствовалась противодесантная подготовка. Лётчики авиагруппы флотилии активно защищали пути перевозок и базы, по которым противник постоянно наносил авиационные удары. За навигацию произошло 23 боя кораблей Ладожской флотилии с кораблями противника. Несколько судов было потеряно.

Важнейшей задачей, которую в эту навигацию решала флотилия, была переброска войск, предназначенных для операции «Нева-2» — наступления с целью полного деблокирования Ленинграда. Так, была перевезена в Ленинград 2-я ударная армия, которую затем переправили через Финский залив на Ораниенбаумский плацдарм. Перевозки войск продолжались до ноября.

18 января 1943 г. кольцо блокады было прорвано, освобождён Шлиссельбург и южное побережье Ладожского озера. Полное снятие блокады произошло 27 января 1944 г. в ходе Ленинградско-Новгородской стратегической наступательной операции.

