

Международная олимпиада курсантов образовательных организаций высшего образования по военной истории

Конкурс «Домашнее задание»

Фамилия, имя, отчество авторов: ст.2 ст. Борзых Иван Михайлович, курсант Александров Андрей Александрович, курсант Гневашев Александр Юрьевич, курсант Тарасов Станислав Николаевич

ВУЗ, факультет, курс, специальность авторов: Филиал ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия им. Адмирала Флота Советского Союза Н.Г. Кузнецова» (г. Калининград), факультет Радиосвязи и артиллерийского зенитного вооружения, 3 курс, специальность: Применение и эксплуатация технических систем надводных кораблей и подводных лодок

Тема статьи: Военные флотилии и речной флот в транспортном обеспечении Битвы за Ленинград.

Оценка проверяющего _____

Краткая характеристика работы _____

АННОТАЦИЯ

на конкурсную работу

**Тема: «Военные флотилии и речной флот в транспортном обеспечении
Битвы за Ленинград»**

Целью данной работы является исследование опыта применения речного транспорта в целях транспортного обеспечения сил армии и флота на примере Северо-Западного бассейна во время Великой Отечественной войны.

В работе произведен краткий анализ проведенной в начальный период Великой Отечественной войны мобилизации судов речного и озерного флота в состав военных флотилий и применения озерных военных флотилий и речного транспортного флота Северо-Западного бассейна для транспортного обеспечения битвы за Ленинград. В заключительной части рассматриваются возможности мобилизационного использования речного транспорта Российской Федерации, как одного из важных составляющих транспортного обеспечения Вооруженных Сил страны в целом и, как мобилизационного резерва Военно-Морского Флота, в частности, в современных условиях изменившегося геостратегического положения России и изменении обстановки на южных, западных, юго-западных и юго-восточных окраинах нашей страны

Результаты работы внедрены и используются в учебном процессе филиала ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия» (г.Калининград) по дисциплинам «Военно-морская история» и «История развития военно-морского флота».

Содержание.

| | |
|---|----|
| Введение..... | 3 |
| Мобилизация речного и озёрного транспорта Северо-Западного бассейна в состав Военно-Морского Флота..... | 5 |
| Транспортное обеспечение Битвы за Ленинград..... | 9 |
| Заключение | 27 |
| Список использованной литературы и источников..... | 30 |

Введение.

Для поддержания высокой боевой готовности Вооруженных Сил Российской Федерации огромное значение имеют обобщение и дальнейшая разработка теоретического наследия отечественной военной науки, прошедшей испытание в сражениях Великой Отечественной войны, 70 лет Победы в которой мы отмечаем в этом году.

Опыт Великой Отечественной войны остается актуальным и сегодня. В условиях реформирования Вооружённых Сил Российской Федерации и приближения НАТО к российским границам он имеет большое значение и содержит богатый, далеко еще не исчерпанный фактический материал, изучение и научное обобщение которого служит дальнейшему развитию военной теории в современных условиях. Это в полной мере относится к опыту использования Ладожской военной флотилии и водного транспорта в ходе битвы за Ленинград.

Военная история знала много примеров совместных действий сухопутных войск, речных и озерных флотилий с использованием речного транспортного флота. Однако масштабы транспортного обеспечения битвы за Ленинград с использованием озерного и речного транспорта, мобилизация его в состав Балтийского флота значительно превзошли все, что было известно и не имеет себе равных в военной истории.

Важнейшие наступательные и оборонительные операции Советских Вооружённых Сил развёртывались под Ленинградом на рубежах Ладожского, Онежского, Чудского озер, озера Ильмень. В условиях блокады Ленинграда

Ладога стала основным путем поставок военных грузов и продовольствия в осажденный город, поставки пополнения в ряды фронта и флота и эвакуации ленинградцев.

В решении этих задач важную, а в некоторых случаях решающую роль играли Ладожская военная флотилия (ЛВФ) и транспортный флот Северо-Западного речного пароходства (СЗРП) и других пароходств Северо-Западного бассейна. Их силами было перевезено до 80% различных грузов, что еще раз подтверждает актуальность рассматриваемой научной задачи.

Проблема использования речного транспорта в интересах Вооруженных Сил совершенно не потеряла своей актуальности и в настоящее время, например, применительно к Доно-Кубанскому и Северо-Западному бассейнам. Между тем анализ опыта минувшей войны в этой области практически выпал из поля зрения исследователей, хотя боевая деятельность речных и озерных военных флотилий уже длительное время является предметом всесторонних и глубоких научных исследований.

Приведенные положения определяют актуальность научной задачи, которая представляет собой краткое изложение исследования военно-исторического опыта транспортного обеспечения битвы за Ленинград силами ЛВФ и речного транспортного флота Северо-Западного бассейна и обоснования научных рекомендаций о направленности мобилизационной подготовки современного речного транспорта РФ путем всестороннего изучения и анализа архивных документов Центрального военно-морского архива (ЦВМА) и опубликованных военно-исторических трудов.

1. Мобилизация речного и озёрного транспорта Северо-Западного бассейна в состав Военно-Морского Флота.

Ладожская военная флотилия была сформирована 25 июня 1941 г. приказом Наркома ВМФ из учебного отряда военно-морских учебных заведений. Мобилизация судов Северо-западного речного пароходства в состав флотилии на Ладожском озере началась по приказу командующего Морской обороной Ленинграда и озёрного района 5 июля 1941 г.¹

Этим приказом был определен состав флотилии, в которую вошли: 1-й дивизион канонерских лодок - 6 мобилизованных, переоборудованных самоходных шаланд типа «Бира», 6-й дивизион тральщиков - 5 буксиров типа «Ижорец», а также боевые корабли Балтийского флота.

До конца июля 1941 г., закончив мобилизацию и установку вооружения в Кронштадте, в состав флотилии вступили 6 канонерских лодок: «Бира», «Олекма», «Селемджа», «Нора», «Шексна» и «Буря», вооруженных 130-мм орудиями, а также 5 тральщиков типа «Ижорец». В Ленинграде в это же время был сформирован из судов Северо-Западного речного пароходства отряд транспортов флотилии: «Кремль», «Совет», «Щорс», «Илга», «Вилсанди», «Чапаев» и «Республика».²

Большинство речников из экипажей призванных судов стали военными моряками.

Ладожская военная флотилия, боевое ядро которой состояло из

¹ ЦВМА. Ф.13. Д.11881. Л.2,7.; Д.20029 Л.28

² Боевая деятельность Ладожской флотилии в Великой Отечественной войне (1941-1944 гг.). – М., 1954. – С.15.

мобилизованных судов Северо-западного речного пароходства, успешно содействовала сухопутным войскам на приозерных флангах, высаживала десанты, завоёвывала господство на озере и, самое главное, обеспечила стратегическую озерную коммуникацию, связывавшую блокированный Ленинград со страной.

Обстановка, сложившаяся на сухопутном фронте летом 1941 г., потребовала создания военно-морских сил на Онежском озере.

По решению главнокомандующего Северо-Западным направлением Маршала Советского Союза К.Е. Ворошилова 7 августа 1941 г. приказом заместителя Наркома ВМФ адмирала И.С. Исакова из Онежской военно-морской базы Ладужской военной флотилии была сформирована Онежская военная флотилия (ОВФ). Основным боевым ядром флотилии стали канонерские лодки, вооруженные 1-2 орудиями 45-76-мм – мобилизованные и переоборудованные в августе-сентябре судоремонтной мастерской в Вознесенье буксирные пароходы Беломорско-Онежского пароходства «Огюст Бланки», «Каляев», «Ижорец № 18», «Мартиец-60», переименованные в «Ш1-П», «КЛ-12», «КЛ-13», «КЛ-14», «КЛ-15». Комплектование флотилии личным составом в основном было произведено за счет мобилизации гражданских специалистов пароходства и военнослужущих запаса.³

Онежская флотилия успешно вела боевые действия на озере и реке Свирь, поддерживая войска Карельского фронта.

³ ЦВМА. Ф.13. Д.11881. Л.7.; Д.20029. Л.28



Рис.1 Буксирный пароход «Ижорец №8» («Каредж») на вечной стоянке в Филиале Центрального военно-морского музея в пос. Осиновец.

Мобилизация на озере Ильмень началась 23 июля 1941 г. по приказанию члена Военного совета Северо-западного фронта с целью создания Ильменской военной флотилии для поддержки сухопутных

войск. Отмобилизование и формирование флотилии происходило в Новгороде. Были мобилизованы под канонерские лодки буксиры Северо-Западного речного пароходства «Ижорец № 9», «Ульяновск», «Каракозов» и пять катеров типа «Газоход» под сторожевые катера. Комплектование личным составом производилось из мобилизованных команд этих судов и красноармейцев для обслуживания орудий.⁴

Ввиду срочности формирования флотилии, отсутствия в пароходстве мобилизационных запасов канонерские лодки были вооружены армейскими артиллерийскими системами. Канлодка «Ижорец № 9» была вооружена одной 45-мм противотанковой пушкой на колесах, одной счетверенной зенитной пулеметной установкой, двумя пулеметами «Максим». Канлодки «Ульяновск» и «Каракозов» имели по одному 52-мм миномету, по одной счетверенной пулеметной установке, по два пулемета «Максим». Пять катеров для дозорной

⁴ ЦВМА. Ф.202. Д.6450. Л.1, 4.; Боевые вымпела над Онего. – Петрозаводск, 1972. – С.8, 9

службы вооружили пулеметами и ручным стрелковым оружием.⁵

Мобилизация на Чудском озере началась 11 июля 1941 года с прекращением деятельности Чудского озерного пароходства в связи с выходом противника в ряде пунктов к Чудскому и Псковскому озерам. Было мобилизовано 6 небольших пассажирских и буксирных пароходов и 8 барж в состав Чудской военной флотилии. Вооружение судов состояло из армейских пушек, минометов и пулеметов. На всех пароходах и баржах оставался вольнонаемный личный состав из команд этих судов и назначались военнослужащие коменданты из морских офицеров и старшин.⁶

Мобилизация судов и создание флотилий на Чудском озере и озере Ильмень полностью себя оправдали. Боевая деятельность небольших флотилий на Чудском, Псковском озерах, озере Ильмень и реках Волхов и Тигода в 1941 году является примером применения речных вооруженных судов в интересах сухопутных войск в условиях небольших озер, малых и узких рек. Отряды судов из мобилизованных и наскоро вооруженных буксиров, пассажирских пароходов, катеров и барж в короткий срок сумели развить довольно многообразную деятельность в интересах сухопутного командования: поддерживали фланги наших частей, переправляли войска через реки, содействовали эвакуации населения и ценного имущества.

⁵ ЦВМА. Ф.212. Д.21641. Л.1-2.; Хроника боевых действий на Чудском озере и на озере Ильмень в Великую Отечественную войну в 1941-1944 годах. – М., 1945. – С.7.

⁶ ЦВМА. Ф.215. Д.10054. Л.1.

2. Транспортное обеспечение Битвы за Ленинград.

Битва за Ленинград — одно из самых длительных, упорных и кровопролитных сражений Великой Отечественной войны. Она началась в июле 1941 года на дальних подступах к городу, а закончилась в 1944 году разгромом немецко-фашистских и финских войск.

Речной транспорт Северо-Западного бассейна сыграл важную роль в обеспечении боевых действий по обороне города, в снабжении населения города и войск Ленинградского фронта, соединений и частей Краснознаменного Балтийского флота.

Перед войной в сферу Северо-Западного речного пароходства входили реки Нева, Свирь, Волхов и ряд их притоков, озера Ладожское, Ильмень, часть

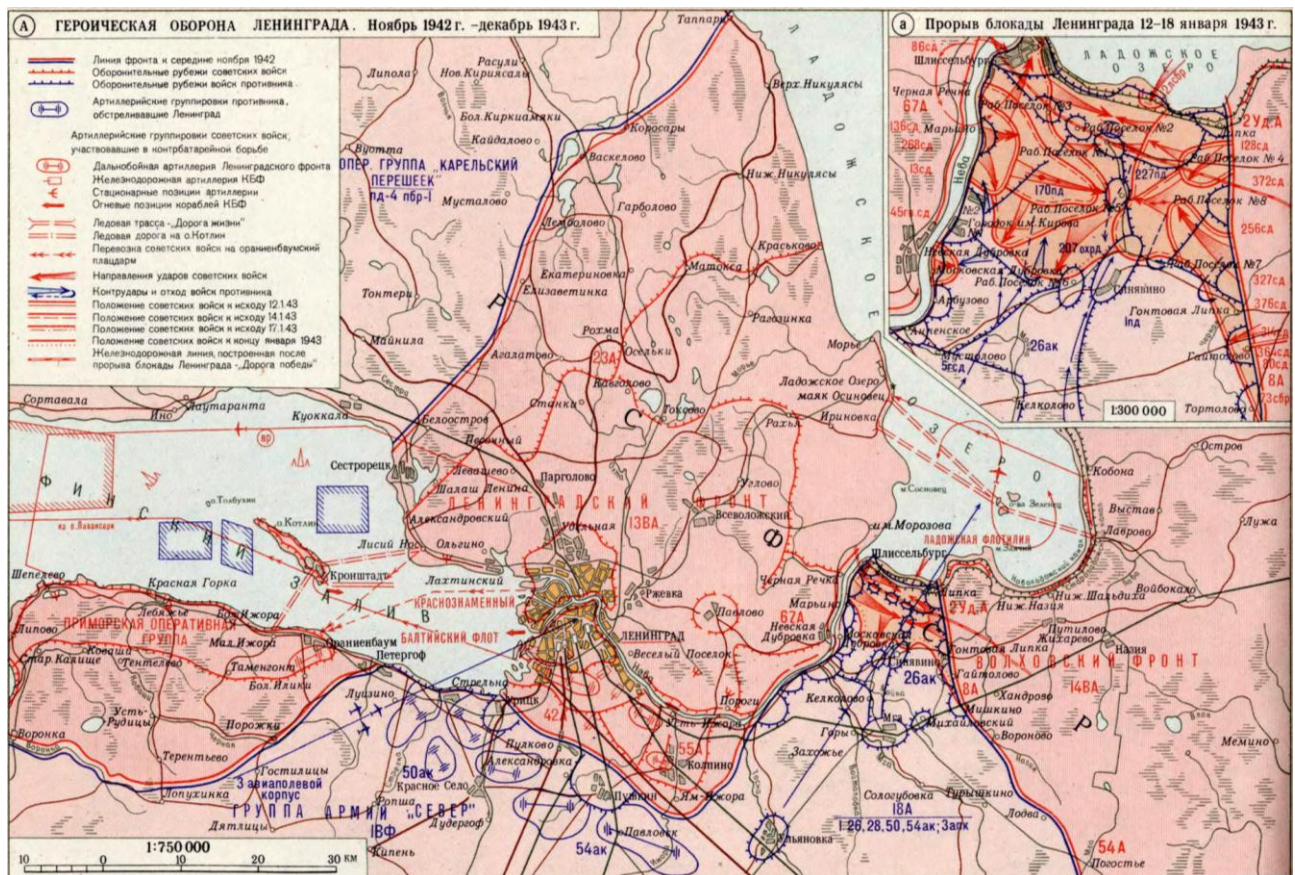


Рис. 2 Оборона Ленинграда. Ноябрь 1942–декабрь 1943 г.

Онежского, Приладожские каналы, а также Финский залив до Кронштадта. Кроме того, в Ленинград доставлялись грузы флотом Беломорско-Онежского и Шекснинского пароходств.⁷

Уже с самого начала войны деятельность СЗРП стала определяться нуждами фронта. В ведение военных органов было передано значительное количество судов. Непрерывно возрастали воинские и эвакуационные перевозки. Так, в июле речники строго по мобилизационному плану перевезли 40 тыс. человек призывников из Ленинграда и области в районы Череповца, Рыбинска и Вологды.⁸

В августе флот СЗРП был впервые привлечен к обеспечению действий на Ладожском озере, 6 августа Военный совет Северного фронта директивой № 65 приказал командующему Морской обороной Ленинграда и Озерного района подготовиться к перевозке 142-й, 168-й и 198-й дивизий 19-го стрелкового корпуса, которые изматывая финские войска постепенно отходили к побережью озера на участке Сортовала и Лахденпохья. 12 августа началась эвакуация дивизий в район южнее Кексгольма под руководством командующего Ладожской флотилией капитана I ранга Б.Ф. Хорошхина.

Перевозку войск осуществляли транспорты флотилии, среди которых находились грузопассажирские суда «Совет», «Кремль», «Чапаев», «Щорс» и «Республика», продолжавшие плавать с гражданскими командами, а также флот СЗРП - буксирные пароходы «Морской лев», «Орел», «Буй»,

⁷ Советский речной транспорт в Великой Отечественной войне. – М., 1981. – С.92.

⁸ ЦВМА. Ф.74. Д.34027. Л.65.

«Никулясы», «Боевой», 19 лихтеров и барж. Перевозки прикрывали корабли флотилии. С 12 по 28 августа суда СЗРП и корабли ЛВФ вывезли 23000 человек, около 180 орудий и минометов, более 700 автомашин, 3000 лошадей, более 1200 повозок и другие грузы.⁹

29 августа 1941 года войска противника, выйдя к станции Мга, перерезали и последнюю железнодорожную линию между городом и страной, а после захвата 8 сентября Шлиссельбурга плавание и по Неве прекратилось. Снабжение города, фронта и флота стало возможно только по Ладожскому озеру. (Снабжение по воздуху – 40 т в сутки – не могло обеспечить город и фронт).

30 августа Государственный комитет обороны (ГКО) принял Постановление № 604 «О транспортировке грузов для Ленинграда». На основании этого Постановления Военный Совет Ленинградского фронта 3 сентября 1941 года возложил на ЛВФ обеспечение перевозок грузов в Ленинград из Новой Ладogi в порты западном побережье озера, служившие перевалочными пунктами. СЗРП было подчинено командующему ЛВФ. Все суда пароходства (5 озерных буксиров и до 20 барж) были привлечены к перевозкам.

Для конвоирования и буксировки барж, а также для перевозки грузов из состава ЛВФ были выделены канонерские лодки «Буря», «Селемджа», «Нора», «Шексна» и 3 тральщика, а к концу сентября канлодка «Вира»,

⁹ ЦВМА. Ф.13. Д.11881. Л.31-40.; Д.20029. Л.57,79,90.

транспорты «Совет», «Чапаев», «Вилсанди» (все корабли и транспорты - мобилизованные суда СЗРП). Порт Осинец был избран основным перевалочным пунктом грузовых потоков, здесь расположился штаб ЛВФ.¹⁰

Для общего руководства всем транспортным процессом Военный совет Ленинградского фронта решением от 30 сентября 1941 г. назначил уполномоченным по перевозкам генерал-майора А.М.Шилова, на которого замыкались все представители военных учреждений фронта, флота, ленинградских организаций и СЗРП, осуществлявших транспортировку грузов по трассе от Гостинополя до Осинца. Непосредственное руководство перевозками возлагалось на заместителя командующего флотилией по перевозкам, а контроль за перевозками был возложен, на



Рис. 3 Маяк на мысе Осинец
(современный вид)

инспектора по водным перевозкам, назначенного приказом заместителя Наркома ВМФ.¹¹ На Ладоге в эти дни находился заместитель Наркома речного флота А.А. Лукьянов и ведущие специалисты СЗРП.

Организация перевозок была весьма сложной: со станции Волховстрой вагоны подавались на

¹⁰ ЦВМА. Ф.13. Д.11881. Л.50,51.

¹¹ ЦВМА. Ф.13. Д.11881. Л.96.

пристань Гостинополье, откуда грузы по Волхову доставлялись в речных баржах в Новую Ладугу, где перегружались в озерные баржи, следовавшие в Осиновец, затем совершалась еще одна перевалка - с барж в вагоны для доставки в Ленинград.¹²

Штаб флотилии разработал документацию по организации конвоев, в которую вошли инструкции командирам конвоев, транспортов, капитанам буксиров, шкиперам барж и походные ордера конвоев. Обеспечение безопасности перевозок достигалось выбором курсов перехода, организацией ПВО пунктов погрузки и выгрузки, прикрытием конвоев с воздуха, переходами в темное время суток и другими мерами.

Перевозки по озеру проходили в невероятно трудных условиях. Осенний период навигации на Ладоге неблагоприятен - ветры силой до 10 баллов поднимают огромные волны, опасные даже для судов озерного типа, а ведь к перевозкам били привлечены и речные баржи.

Противник начал осуществлять систематические воздушные налеты на порты Осиновец, Новая Ладога, причалы в Морье, бухте Гольсмана, Гостинополье, а также на конвои на переходах. До окончания навигации его авиация произвела 127 налетов на конвои и порты, сбросив более 1000 бомб.¹³ Немало судов и барж погибло от штормов и бомбёжек.

Усилению перевозок способствовало направление в середине октября

¹² Ковалев И.В. Транспорт в Великой Отечественной войне (1941-1945 гг.) – М., 1981. – С.219.

¹³ ЦВМА. Ф.13. Д.11881. Л.96, 102.; Боевая деятельность Ладужской флотилии в Великой Отечественной войне (1941-1944 гг.) – М., 1954. – С.46

политотделом пароходства коммунистов береговых предприятий речного транспорта в качестве политруков на ладожские баржи.

Яркими страницами в ладожскую эпопею вошел самоотверженный труд команд буксиров «Морской лев» (капитан В.Г. Ишеев), «Орел» (Я.Д. Ерофеев), «Никулясы» (И.А. Мишенькин) и других. Шкиперы Хабаруев, Селютин, Кисляков, Матвеев, Лаптев и многие другие самоотверженно боролись за живучесть своих судов в самых тяжелых обстоятельствах. Так, в штормовую октябрьскую ночь поврежденную осколками бомб баржу № 4075 оторвало от буксира. Трое суток дрейфовала она в озере, самолеты бомбили её, но шкипер И.В. Антошихин, который один находился на барже, не растерялся, имитировал гибель баржи - разбросал по палубе дрова и доски и залил их водой - хитрость удалась, фашистские летчики посчитали, что она затонула. К концу третьих суток баржу прибило к своему берегу.¹⁴

Перевозки продолжались до глубокой осени, несмотря на крайне тяжёлую ледовую обстановку. 18 ноября корабли СЗРП переключились на доставку продовольствия для Ленинграда, так как баржи стало затирать льдом.

23 ноября Военный совет Ленинградского фронта дал директиву командованию ЛВФ продолжать до последней возможности перевозку грузов



Рис.4 Эвакуация жителей Ленинграда судами Северо-Западного речного пароходства

¹⁴ Советский речной транспорт в Великой Отечественной войне. – М, 1981. – С.110-111.

на канлодках и транспортах из Новой Ладogi на Осиновец и обратно.¹⁵ К началу декабря ледостав заставил свернуть перевозки полностью. Последние суда пробились через крепкий лед с помощью канлодки «Шексна», использованной в качестве ледокола.

За осеннюю навигацию 1941 года на западный берег Ладожского озера было доставлено около 60 тыс. тонн различных грузов, в том числе 45 тыс. тонн продовольствия, а также около 8000 человек. При этом на кораблях флотилии перевезено около 1200 тонн продовольствия, 700 тонн грузов и около 4000 человек.¹⁶

Таким образом, на судах и баржах СЗРП осенью 1941 года по Ладогe перевезено около 97 % грузов и продовольствия и 50% людей.

С 24 ноября 1941 года по 21 апреля 1942 года перевозки осуществлялись по фронтовой автомобильной дороге, проложенной по льду Ладожского озера - Дороге жизни.

Директивой № 1565 от 9 апреля 1942 года ГКО поставил и возложил на Ладожскую флотилию задачу по обеспечению перевозок, а также эвакуацию гражданского населения и вывоза грузов из Ленинграда в навигацию 1942 г. Для успешного выполнения этой задачи ГКО постановил:

- подчинить ЛВФ на период навигации 1942 г. весь самоходный и несамоходный флот СЗРП, обслуживающий перевозки по озеру, Приладожским каналам и по реке Волхов со всеми портами, пристанями и

¹⁵ ЦВМА. Ф.13. Д.11881. Л.102,107.

¹⁶ ЦВМА. Ф.13. Д. 11881. Л.97,98.; Боевая летопись военно-морского флота 1941-1942. – М., 1983. – С.164

производственными предприятиями;

- обязать Наркомат ВМФ и Наркомат речного флота и Военный совет Ленинградского фронта подготовить к началу навигации 1942 г. флот и перевалочные базы на Ладожском озере из расчёта завоза в Ленинград не менее 4000 т груза в сутки и вывоза не менее 3000 человек и 1000 т груза в сутки;

- обязать командующего Краснознаменным Балтийским флотом (КБФ) обеспечить зенитными установками суда СЗРП.

ГКО предусмотрел в своей директиве и другие важные меры по подготовке и обеспечению перевозок в навигацию 1942 г.

Приказы Наркома ВМФ от 11 апреля 1942 г., Наркома речного флота от 12 апреля 1942 г. и решение Военного совета КБФ от 23 апреля 1942 г. конкретизировали поставленную задачу.¹⁷

Подготовка к навигации началась ещё в феврале. Разгром немецко-фашистских войск под Тихвином позволил использовать для сообщения с Осиновцем наиболее короткий путь по более мелководной Шлиссельбургской губе, что позволило привлечь речные буксиры и баржи. На восточном участке этой трассы был создан в районе села Кобона Кобоно-Кареджский порт, который вошёл в строй к концу мая 1942 г. Была также проведена реконструкция старых портов.

¹⁷ ЦВМА. Ф.13. Д.40206. Л.5.



Рис.5 Основные пункты обеспечения озерных перевозок на Ладожском озере.



СЗРП организовало специальную судостроительную верфь в Сясьстрое, где за навигацию была построена 31 озёрная деревянная баржа общей грузоподъёмностью 20400 т, из которых до открытия навигации было сдано в эксплуатацию 3 баржи. На западном берегу озера в бухте Гольцмана по решению Военного совета Ленинградского Фронта Наркоматом судостроительной промышленности было организовано строительство металлических озёрных барж и за навигацию сдано в эксплуатацию 14 единиц грузоподъёмностью 8400 т. Кроме того, была произведена перевозка на озеро по железной дороге пассажирских и буксирных пароходов Ленинградского речного порта СЗРП, а также построенных в Ленинграде за зиму 102 тендеров для перевозки людей и грузов.¹⁸

19 апреля 1942 г. Военный совет Ленинградского фронта принимает решение, согласно которому самоходный и несамоходный флот СЗРП и других организаций со всеми портами, пристанями и береговыми



Рис. 6 Эвакуация раненых и поставка продовольствия по Ладожскому озеру

устройствами был подчинен ЛВФ. Руководство перевозками было возложено на командующего ЛВФ капитана 1 ранга В.С. Черокова. Приказом НК ВМФ была введена должность помощника

¹⁸ ЦВМА. Ф.13. Д.40206. Л.6,20.

командующего флотилией по перевозкам, который дислоцировался в порту Кобона. При штабе ЛВФ было создано отделение по перевозкам.¹⁹

Вопросами подачи грузов ведало Управление подвоза, начальником которого являлся генерал-майор А.М. Шилов. В дальнейшем решением Военного совета Ленинградского фронта от 27 июня 1942 г. это Управление было реорганизовано в Управление перевозок, в подчинении которого перешли порты, пункты перевалки грузов с причальными сооружениями, средствами механизации погрузочных работ. На ЛВФ была возложена задача осуществления и обеспечения перевозок, ремонта флота, оборудования водной трассы и ее охрана.²⁰

28 апреля 1942 г. весь транспортный флот и корабли ЛВФ приказом командующего флотилией были закреплены за конкретными линиями, портами и перевалочными базами. Предусматривались перевозки по двум трассам:

- малой Кобона – Осиновец (35 км);
- большой Новая Ладога – Осиновец (115 км).

Для буксировки барж по обеим озерным трассам выделялось 4 озерных буксира СЗРП («Орел», «Морской Лев», «Никулясы» и «Буй»), буксир Балттехфлота «Гидротехник», 9 тральщиков и 1 канлодка. Кроме того, за большой трассой закреплялись 5 канлодок и 2 тральщика, за малой – 3 тральщика, 5 других судов флотилии и 14 речных буксиров СЗРП;

¹⁹ ЦВМА. Ф.13. Д.40206. Л.5.

²⁰ ЦВМА. Ф.13. Д.40206. Л.6.

10 буксиров пароходства были выделены для плавания по Волхову и Приладожским каналам и 37 для выполнения рейдовых работ в портах, обслуживания доков, Волховского шлюза и других гидротехнических сооружений. Перевозка грузов через Ладожское озеро осуществлялась на 33 несамоходных судах.²¹

Для вооружения барж и буксиров Главный Морской штаб выделили 129 пулеметов ДШК и 9 орудий калибра 45-мм. На 28 мая 1942 г. вооружение было установлено на 25 баржах и 5 озерных буксирах, а также были укомплектованы пулеметные и артиллерийские расчеты. Затем при вводе в эксплуатацию новых барж они обеспечивались пулеметами ДШК.²²

Всего в перевозках по Ладожскому озеру в навигацию 1942 г. участвовал флот как показано в таблице 1.²³

Навигация 1942 г. на Ладоге по малой трассе началась 20 мая, когда буксир «Гидротехник» вышел в пробный рейс из бухты Морье в Кобону, куда с трудом пробивая дорогу во льду прибыл 21 мая. В Волховской губе лёд держался дольше и навигация по большой трассе началась 28 мая, когда первый караван с грузами вышел из Новой Ладogi. Датой закрытия навигации 1942 г. считается 25 ноября, хотя до первых чисел декабря продолжали работать во льдах транспорты и канлодки ЛВФ.²⁴

Перевозки осуществлялись в сложных условиях. Вражеская авиация

²¹ ЦВМА. Ф.13. Д.24098. Л.107-109.

²² ЦВМА. Ф.13. Д.40206. Л.8.

²³ ЦВМА. Ф.13. Д.40206. Л.20,21.; Д.11895. Л.8.

²⁴ ЦВМА. Ф.13. Д.40206. Л.21.

Таблица 1.

Состав транспортного флота Ладоги в навигацию 1942 г.

| По состоянию на: | 01.06 | 01.07 | 01.08 | 01.09 | 01.10 | 01.11 | 01.12 |
|---|-----------|------------|------------|------------|------------|------------|-----------|
| Вид судов | | | | | | | |
| Суда Северо-Западного речного пароходства | | | | | | | |
| Пассажирские | 1 | 5 | 5 | 5 | 4 | 1 | - |
| Буксиры озерные | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 |
| Буксиры речные | 15 | 25 | 24 | 22 | 21 | 21 | - |
| Баржи сухогрузные озерные (старой постройки) | 3 | 14 | 16 | 16 | 12 | 14 | 11 |
| Баржи сухогрузные озерные (новой постройки) | 3 | 16 | 22 | 28 | 34 | 38 | 41 |
| Баржи сухогрузные речные | 12 | 14 | 12 | 2 | - | - | - |
| Баржи нефтеналивные | 11 | 11 | 10 | 9 | 9 | 9 | 9 |
| Суда Ладожской военной флотилии | | | | | | | |
| Военные суда, занятые на перевозке пассажиров и грузов | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | 3 |
| Военные суда, занятые на буксировке барж | 9 | 7 | 3 | 9 | 9 | 11 | 14 |
| Тендеры и мотоботы | - | 90 | 121 | 93 | 93 | 93 | - |
| Суда Балтийского транспортного флота | | | | | | | |
| Буксиры озерные | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Баржи | 1 | - | - | - | - | 1 | - |
| ИТОГО: | 66 | 193 | 224 | 195 | 193 | 199 | 83 |

продолжала производить налеты на порты и суда. Для срыва перевозок противник, перебросил на Ладожское озеро более 40 боевых кораблей, которые появились в районе большой трассы и даже пытались захватить остров Сухо, но действиями кораблей ЛВФ и нашей авиации были отражены и разгромлены. Мин противник с надводных кораблей и авиацией не ставил – контрольное траление трассы не выявило ни одного случая обнаружения мин,

подрывов судов и кораблей также не было.²⁵

За время навигации 1942 г. потери и повреждения от действий авиации противника и штормов составили 55 судов, из них 15 самоходных. Потери в грузах были невелики и составили 0,32% от общего грузооборота.²⁶

Команды судов действовали с большим мужеством. Шкиперы и матросы, среди которых были пожилые люди и женщины, плавали по озеру в штормовую погоду на ветхих судах при частых бомбардировках врага. Экипаж озерного буксира «Буй» (капитан А.И. Патрашкин) 70 раз отражал налеты фашистской авиации. «Буй» совершил за навигацию 53 рейса с баржами и доставил 16366 т грузов. В конце навигации команда буксира была удостоена переходящего Красного Знамени Военного совета КБФ. Также успешно действовали экипажи буксирных пароходов «Орел» (капитан И.Д. Ерофеев) - 75 рейсов, 39886 т груза; «Морской лев» (73 рейса, 18581 т) и других судов СЗРП.²⁷

В течении навигации 1942 г. в Ленинград было перевезено 703,3 тыс. тонн грузов, а вывезено 304,8 тыс.т. Из Ленинграда было вывезено 528,4 тыс. человек, а переправлено в Ленинград – 267 тыс.²⁸ При этом подавляющее большинство грузов - 85% - было перевезено на несамоходных плавсредствах СЗРП. В том числе, 61 % грузов отбуксировали суда СЗРП,

²⁵ Боевая деятельность Ладожской флотилии в Великой Отечественной войне (1941-1944гг.). – М.,1954. – С.77

²⁶ ЦВМА. Ф.13. Д.11898. Л.74,79.

²⁷ ЦВМА. Ф.13. Д.11895. Л.8.; Д.24097. Л.8,11.

²⁸ ЦВМА. Ф.13. Д.40206. Л.22-25.

30,5% - корабли ЛВФ и 8,5% пароход «Гидротехник» Балттехфлота.²⁹ Транспорты ЛВФ и тендеры перевезли 80% пассажиров и около 20% - пассажирские суда СЗРП.³⁰

Через озеро была организована железнодорожная паромная переправа, которая позволила эвакуировать громоздкое оборудование ленинградских заводов и подвижной состав. На 3-х баржах-паромах из Ленинграда за навигацию было перевезено 137 паровозов с тендерами, 1622 вагона и платформы с оборудованием, а в обратном направлении отправлено 809 вагонов и платформ с танками, орудиями и продовольствием, а также 128 автомашин. Кроме того, из бухты Гольцмана по озеру (на плаву) отбуксировали в Кобону 98 цистерн.³¹

Таким образом, в навигацию 1942 г. речники СЗРП совместно с моряками Ладужской флотилии обеспечили стратегическую озерную фронтную коммуникацию, которая явилась главным звеном в героической защите города и подготовке в начале 1943 года прорыва блокады.

Прорыв блокады был осуществлен утром 18 января 1943 г. в ходе одной из важнейших наступательных операций войск Ленинградского и Волховского фронтов, проведенной 12-31 января 1943 г. при участии сил Балтийского Флота, под условным названием «Искра». В результате операции значительно улучшилось стратегическое положение для всего северо-западного направления. В кратчайшие сроки - уже с 16 февраля - было

²⁹ ЦВМА. Ф.13. Д.11895. Л.23.

³⁰ ЦВМА. Ф.13. Д.40206. Л.22.

³¹ Боевая летопись военно-морского флота 1941-1942. – М.,1983. – С.185.

восстановлено прямое железнодорожное сообщение между Ленинградом и тылом страны.

Несмотря на прорыв блокады и установление сухопутного пути в Ленинград через Шлиссельбург, Ладожское озеро продолжало оставаться важной коммуникацией в снабжении города, фронта и флота.

Организация перевозок в навигацию 1943 г. существенно не отличалась от установленной директивой ГКО № 1565 от 9 апреля 1942 г. и последующими решениями Военного совета Ленинградского фронта. Следует отметить, что по сравнению с навигацией 1942 г. буксирные пароходы СЗРП использовались со значительно большей нагрузкой. Так, если в 1942 г. максимальное число барж с одним буксиром составляло 2-3, то в 1943 г. число их доходило до 3-5 груженых и до 6 порожних, что давало значительную экономию в топливе и освобождала от перевозок боевые корабли ЛВФ.³²

За навигацию 1943 г. на Ладожском озере судами СЗРП с помощью и под прикрытием кораблей ЛВФ было перевезено для Ленинграда, фронта и флота 240 тыс.т воинских и народнохозяйственных грузов, 162 тыс.человек, в том числе 30314 человек пополнения, а также доставлено 856 тыс. кубометров леса.³³

Беломорско-Онежское пароходство также, как и СЗРП, будучи в течение войны прифронтовым, обеспечивало нужды Карельского фронта. В

³² Боевая деятельность Ладожской военной флотилии в Великой Отечественной войне (1941-1945 гг.). – М., 1954. – С.131.

³³ История Великой Отечественной войны Советского Союза 1941-1945 гг. – М., 1954. – С.131.

распоряжении речников оставались северный склон Беломорско-Балтийского канала и не занятый противником участок восточного берега Онежского озера.

Основными коммуникациями на Онежском озере, по которым шло снабжение приозерных частей 7-й отдельной и 32-й армий, а также народнохозяйственные перевозки были:

- озерная коммуникация Вытегра – Андома – Шала (50 миль);
- коммуникация, проходившая по Онежскому обводному каналу и системе малых озер и рек Вытегра – Кедр (30 миль).

Эти перевозки осуществлялись буксирными пароходами и баржами озерного типа под конвоем кораблей Онежской военной флотилии.

Перевозки имели большое значение для снабжения частей Красной Армии и народного хозяйства ввиду отсутствия в этих районах железной дороги, а автодороги по своему состоянию и малочисленности автотранспорта не могли обеспечить своевременную доставку воинских и народнохозяйственных грузов.

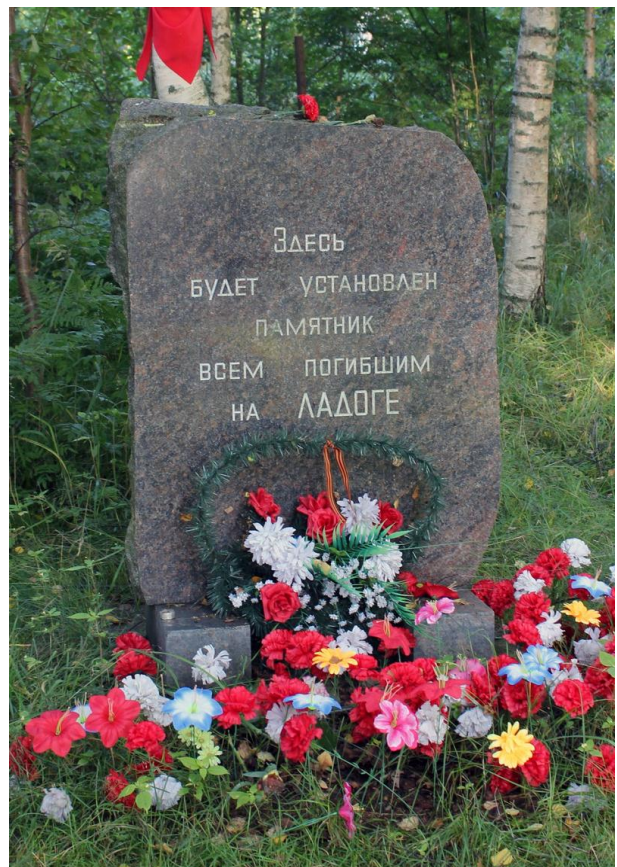
Беломорско-Онежский флот выполнил 244 специальных задания командования. Непосредственно к переднему краю было перевезено свыше 300 тыс. тонн воинских грузов.³⁴

Таким образом, Ладожская и Онежская военные флотилии, речной транспорт Северо-Западного бассейна в годы войны решил важную стратегическую задачу снабжения блокированного Ленинграда, фронта и

³⁴ ЦВМА. Ф.202. Д.13662. Л.14,15.

флота и способствовал разгрому групп армий «Север» и выводу Финляндии из войны.

Ладожская военная флотилия была удостоена ордена Красного Знамени, многие моряки награждены орденами и медалями. За выполнение заданий Военного совета Ленинградского фронта Северо-Западному речному пароходству было вручено и 16 мая 1946 г. оставлено на вечное хранение Красное знамя Государственного Комитета Оборона СССР. Самоотверженный труд, мужество и героизм речников отмечены многими наградами, например только медалями «За оборону Ленинграда» награждено 1856 человек.³⁵



³⁵ Речной транспорт, 1980, №5, С.21

Заключение.

Только из состава Северо-Западного речного пароходства в ходе войны было мобилизовано и переоборудовано в состав ВМФ около 200 судов под боевые корабли, вспомогательные госпитальные и санитарно-транспортные суда. Более двух третей боевых кораблей Ладужской военной флотилии составляли переоборудованные транспортные суда Северо-Западного бассейна.

Речники, совместно с военными моряками, проявляли массовый героизм и высокое воинское и профессиональное мастерство, были надежными и верными помощниками своим боевым товарищам - воинам армии и флота.

В годы Великой Отечественной войны Военно-морской флот (Краснознаменный Балтийский флот, Ладужская, Онежская, Чудская и Ильменская военные флотилии) и речной транспортный флот Северо-Западного бассейна решили важнейшую стратегическую транспортную задачу по обеспечению города, фронта и флота в ходе Ленинградской битвы.

В послевоенный период и в современных условиях речной транспорт получил значительное развитие. Неизмеримо возрос его технический уровень, укрепилась материальная база. В составе речного транспортного флота преобладают новейшие грузовые, в том числе типа «река-море» и морские суда с высокими технико-экономическими показателями, активные в мобилизационном отношении.

Длина эксплуатируемых водных путей России составляет в настоящее время около 100 тыс.км. Успешно действует единая глубоководная

транспортная система европейской части страны протяженностью почти 7000 км. По существу, создана важнейшая в военном отношении стратегическая рокадная водная коммуникация, с гарантированной глубиной 4 м, соединяющая Черное, Азовское и Каспийское моря с Балтийским и Белым морями. По этой коммуникации могут с успехом перебрасываться с одного театра военных действий на другой боевые корабли и гражданские суда, в том числе из центральных судостроительных районов страны к местам боевых действий.

В настоящее время имеется большое количество крупных рек и развитые внутренние водные пути, играющие важную роль в экономических связях между странами Европы, Азии и Россией. В последние десятилетия претерпели коренные изменения внутренние водные пути нашей страны и стран СНГ. Так же могут быть использованы внутренние водные пути и речной флот стран СНГ. Проблема использования и защиты внутренних водных путей и флота России, и наших союзников в случае угрозы войны встанет очень остро и потребует решения ее в короткие сроки, а к этому надо готовиться заранее.

Опыт Великой Отечественной войны показал, что и в современных условиях изменившегося геостратегического положения России и изменении обстановки на южных, западных, юго-западных и юго-восточных окраинах нашей страны настоятельно требуются разработать основные направления мобилизационного использования речного транспорта Российской Федерации, как одного из важных составляющих транспортного обеспечения

Вооруженных Сил страны в целом и как мобилизационного резерва Военно-Морского Флота в частности.

Многие страны, хотя и уступают России в этом отношении (исключение только Китай), имеют достаточно развитые внутренние водные пути, являющиеся важными внутренними коммуникациями и серьезными водными преградами. Не исключается и боевое использование сил флота на реках.

Глубокое изучение опыта транспортного обеспечения Советских Вооруженных Сил в годы Великой Отечественной войны является одной из важнейших научных задач, так как от состояния транспортной системы зависит оборонная мощь нашей страны. Опыт использования речного транспорта в Великой Отечественной войне весьма поучителен и имеет важное значение в современных условиях.

Список использованной литературы и источников:

1. Боевая деятельность Ладожской военной флотилии в Великой Отечественной войне (1941-1945 гг.). – М.: Воениздат, 1954. – 131 с.
2. Боевая летопись Военно-Морского Флота /Аммон Г.А., Комаров А.А., и др. – М.: Воениздат, 1983. – 496 с.
3. Боевая летопись военно-морского флота 1941-1942. – М.: Воениздат, 1983. – 185 с.
4. Боевой путь Советского Военно-Морского Флота /Ачкасов В.И., Басов А.В., Большаков Н.В. и др. – 3-е изд., перераб. и доп. – М.: Воениздат. 1974. - 592 с.
5. Боевые вымпела над Онего. Воспоминания моряков Онежской военной флотилии о Великой Отечественной войне. – Петрозаводск: Изд. «Карелия», 1972. - 224 с.
6. Военно-морской словарь. – М.: Воениздат, 2009.
7. Военный энциклопедический словарь. –М.: Воениздат, 2007.
8. Вьюненко Н.П., Мордвинов Р.Н. Военные флотилии в Великой Отечественной войне: краткий исторический очерк. – М.: Воениздат, 1957. – 272 с.
9. Дважды Краснознаменный Балтийский флот. – М.: Воениздат, 1990.
10. Иванов Л. На дороге жизни. // Речной транспорт. 1983. № 1. с. 9-12.
11. История Великой Отечественной войны Советского Союза 1941-1945 гг. – М.: Воениздат, 1954. – 556 с.
12. Ковалев И.В. Транспорт в Великой Отечественной войне (1941-1945 гг.)

М.: Транспорт, 1981. – 219 с.

13. Козлов И.А., Шломин В.С. Краснознаменный Балтийский флот в героической обороне Ленинграда. – Л.: Лениздат, 1976. – 398 с.

14. Хроника боевых действий на Чудском озере и на озере Ильмень в Великую Отечественную войну в 1941-1944 годах. – М.: Воениздат, 1945. – 178 с.

15. Центральный Военно-морской архив:

Ф.13 Штаб Ладожской военной флотилии Д.11881, 11895, 11898, 20029, 24098, 40206;

Ф.74 Отдел ВОСО Краснознаменного Балтийского флота, Д.34027;

Ф.202 Штаб Онежской военной флотилии Д. 6450, 13662;

Ф.212 Ильменская военная флотилия Д.21641;

Ф.215 Штаб Чудской военной флотилии Д.10054.

Интернет-ресурсы:

1. http://around.spb.ru/finnish/docs/dir0_ladoga.php
2. <http://flot-spb.by.ru/schiff/tc-100/tc-100.htm>
3. http://militera.lib.ru/h/kovalchuk_vm/02.html
4. http://nvo.ng.ru/history/2003-03-14/5_epopee.html
5. <http://www.allabout.ru/a789.html>
6. http://www.dialogspb.ru/lenob/reg/reg7/nov_lad.html
7. <http://www.ug.ru/02.04/ps8.htm>