

Бессмертная флотилия, которую забыли

(Продолжение темы «Сильно льготный путь...»)¹

«Глагола живёт для Ленинграда.
Для него несут вихру капитаны и шкиперы.
Когда мы будем отмечать места памятных боев, то
вместе с Пулковскими высотами увековечим и
Ладужские берега и, как о командирах-героях,
сложим песни о ладожских капитанах»
«Ленинградская правда», 27 ноября 1942 г.

Война – это люди, о которых нельзя забывать. Казалось бы, вспоминаем от юбилея к юбилею, от парада к параду, но память в наши дни требуется уже не только хранить, но и защищать. Что бы подумали о нас наши воевавшие деды и отцы, доживи они до 75-летия Великой Победы? – вопрос, переставший быть риторическим.

Уже не удивляет отсутствие упоминания Сталина и даже Маршалов Победы на Юбилейном военном параде в Москве. Мы не обращаем на это внимания или находим своё объяснение. Сложнее объяснить, почему в морской столице, в городе-герое Ленинграде, несмотря на настойчивые просьбы и требования ветеранов флота, вот уже четвёртый раз Главный военно-морской парад в День ВМФ прошёл без знамён Краснознаменной Ладожской флотилии и Северо-Западного речного пароходства и даже без их хотя бы упоминания?

ВМФ в данном случае – исполнитель роли массовки. Вопрос обращён к Минобороны – заказчику парада и к 1 каналу ТВ – главному режиссеру шоу. Адмиралтейский Координационный совет общественных организаций ветеранов ВМФ подготовил два варианта описания заслуг флотилии и пароходства для включения в текст диктора. Ветераны были готовы изготовить копии знамён для участия в параде и передачи в музей «Дорога Жизни», просили только показать оригиналы. Ответ удивил: в Центральном военно-морском музее отсутствует знамя Краснознаменной ладожской флотилии. Может ли такое быть, если все знамена соединений ВМФ должны передаваться на хранение в Центральный военно-морской музей? Может причина несовершенства исторической части Главного морского парада банальнее – в стоимости 30 секунд эфирного времени на телевидении? Попробуем разобраться в истинных причинах. Похоже, они имеют глубокие корни и волнуют теперь не только ветеранов флота.

¹ Гедримович А.К. О «сильно льготном для войны пути» Юлии Латыниной. 1) полная версия <https://moy-yuf.ru/a-kgedrimovich-otvet-apologeta-m-syoc-hroy-e-ho-nomiki-v-kan-75-letiya-polnoy-s-nativa-blokady-krningrada/>, 2) краткая версия https://www.donetsk.kp.ru/daily/27026_5/9089402/ 3) версия, <https://echo.msk.ru/blog/echo/msk/2573941-echo/>

Уже сам Президент РФ Владимир Путин обратил внимание не на совершенство изложения истории Великой Отечественной войны и в январе 2020 года дал поручение о создании в Санкт-Петербурге института изучения истории обороны и блокады Ленинграда.

НИИ военной истории Военной академии Генерального штаба ВС РФ работает над составлением энциклопедии «Битва за Ленинград в Великой Отечественной войне 1941-1945 годов» в 5 томах для массового читателя.

Прошёл год. Отметим Юбилей Победы и даже 76-летие. И вот, наконец, произошло важное событие, от которого в будущем может зависеть многое: 21 мая 2021 года Президент РФ В.В. Путин дал очередное поручение Правительству РФ о создании национального центра по изучению истории Великой Отечественной войны 1941-1945 годов. Задача центра – обеспечение координации исследовательской и просветительской деятельности различных организаций <https://ria.ru/20210521/putin-1793244254.html>

Идея отличная. Давно пора начинать разбираться в деталях военных событий Второй мировой войны, ранее засекреченных, а также не получивших должного освещения и исторического анализа. Только вот, будет ли выполнено это поручение Президента В.В. Путина, если Музей обороны и блокады Ленинграда в Соляном переулке будет оставаться площадкой для отработки инновационных идей и приоритетных проектов чиновников из Смольного? Время покажет. А пока, на очередное поручение Президента вице-губернаторы Санкт-Петербурга, курирующие развитие экономики, культуры и спорта, отреагировали обсуждением 28 мая 2021 года: «Институт будет крупнейшим общедоступным центром изучения и популяризации блокадной истории».

<https://nevnov.ru/879587-y-institut-istorii-blokady-leningrada-prilekut-molodykh-uchenykh> Обратим внимание на подчеркнутое и вспомним приоритетные программы «развитие выставочной индустрии», «создание филиалов музея обороны и блокады Ленинграда за рубежом» ...

Городу-герою Ленинграду давно нужен общедоступный центр изучения и популяризации всей 1126-дневной битвы за Ленинград, не ограниченной периодом 872-дневной блокады. Только такой центр поможет увековечить память всех, кто участвовал в битве за Ленинград. Это – не только ушедшие в народное ополчение и самоотверженно трудившиеся на предприятиях блокадного города ленинградцы. Это – сотни тысяч красноармейцев, краснофлотцев и мобилизованных в порядке трудовой повинности рабочих разных профессий, направленных под Ленинград из различных регионов страны. Не меньше миллиона из них погибли за Ленинград и остались лежать в земле Ленинградской области, никогда не побывав в нашем городе.

Битва за Ленинград – самая продолжительная битва в истории Великой Отечественной войны. Героическая оборона началась 10 июля 1941 года вторжением немецких и финских войск в территорию Ленинградской области и закончилась 9 августа 1944 года полным её освобождением. В разное время в

битве за Ленинград принимали участие войска 7 фронтов – Северный, Северо-Западный, Ленинградский, Карельский, Волховский, 2-й Прибалтийский и 3-й Прибалтийский. В ходе битвы за Ленинград было проведено 5 стратегических операций. Действия приморских и приозёрных флангов фронтов поддерживали Краснознаменный Балтийский флот и четыре военные флотилии – Ладожская, Онежская, Чудская и Ильменская. Особая роль в битве за Ленинград принадлежала Ладожской военной флотилии и подчиненному ей Северо-Западному речному пароходству. С прекращением 29 августа 1941 года прямого железнодорожного сообщения Ленинграда со страной Государственный Комитет Обороны (ГКО) немедленно перестроил всю транспортную логистику на использование внутренних водных путей. Ладожское озеро стало важнейшим участком Ленинградского фронта. Военные моряки и речники стали важнейшим звеном в борьбе за единственную коммуникацию. От них зависела судьба города – выстоять и победить.

Не трудно убедиться, что из всех участников битвы за Ленинград в Музее обороны и блокады Ленинграда представлены только Ленинградский фронт и Краснознаменный Балтийский флот. Признаком расширения экспозиции нет. Забыты целые фронты, их командующие. В забвении моряки и речники Ладоги не одиноки, но как можно было забыть непосредственных участников транспортировки грузов для Ленинграда весь период блокады?

Заступиться за Краснознаменную Ладожскую флотилию и Северо-Западное речное пароходство уже некому!

Центральный военно-морской музей как хранитель морской истории Военно-Морскому Флоту больше не принадлежит: его владелец – Минобороны РФ в лице Департамента культуры МО РФ. Убеждать чиновников этого департамента, что знаменем Краснознаменной Ладожской флотилии является Почетный Революционный военно-морской флаг образца 1935 года бесполезно.



Знамя Краснознаменной Ладозской флотилии, врученное вместе с орденом Красного Знамени. Новая Ладога. 17.09.1944 г.

На торжественном построении 17 сентября 1944 года при вручении флотилии ордена Красного Знамени и Почетного Революционного военно-морского флага командующий флотилией контр-адмирал Чероков Виктор Сергеевич произнёс слова: ***«Орден на знамени Ладозской военной флотилии – награда не только нам, военным морякам, но и нашим верным боевым друзьям – речникам Северо-Западного речного пароходства, трудившимся и воевавшим плечом к плечу с воинами флотилии».***

В ноябре флотилия была расформирована, корабли со своими заслугами вошли в соединения Краснознаменного Балтийского флота. Знамя нового образца – красное полотнище с военно-морским флагом в центре – флотилия получить не успела. Вручение таких знамен соединениям кораблей и береговым частям ВМФ производилось после Парада Победы, с 1945 года.

Наркомага речного флота давно нет, министерства – тоже. Минтранс РФ речной флот не нужен, ВМФ – тем более. Северо-Западное речное пароходство в 90-х годах приватизировано и в юбилейном 2020 году окончательно распродано. О том, что в здании по адресу Большая Морская, 37 в годы блокады располагалось Управление фронтового Северо-Западного речного пароходства, спасавшего жителей Ленинграда от голодной смерти, напоминают только торчащие из фасада болты, оставшиеся от снятых представительских досок.



Б.Морская, 37. Фото из Интернета

Военная награда – Красное знамя Государственного Комитета Обороны СССР, вручённое Северо-Западному речному пароходству на вечное хранение в декабре 1944 года за успехи по восстановлению хозяйства, обеспечение ремонта флота, выполнение плана перевозок и особых заданий Военного совета Ленинградского фронта, бесследно исчезло.

Стоит ли удивляться, что в строю удостоенных чести участвовать в исторической части морских парадов нет места и другим военным флотилиям, воевавшим за Ленинград – Онежской, Чудской, Ильменской? Забвение – не единственное, что их объединяет с Краснознамённой Ладожской флотилией и Северо-Западным речным пароходством. Все флотилии приняли боевое крещение в первые дни битвы за Ленинград, в июле 1941 года. Боевое ядро флотилий составляли мобилизованные суда народных комиссариатов речного и морского флота, превращенные в процессе вооружения в боевые корабли – канонерские лодки, сторожевые корабли и тральщики.

В основном все корабли и суда имели паровые энергетические установки, что не раз выручало при дефиците угля: пароходы переводились на отопление паровых котлов дровами. Экипажи боевых кораблей были укомплектованы кадровыми военными моряками и мобилизованными речниками. Буксиры и несамоходные баржи Северо-Западного речного пароходства комплектовались ветеранами-речниками непризывного возраста, женщинами и подростками. Условия их труда могли отличаться от труда моряков только вознаграждением, а пароходы – флагом, вооружением и составом экипажа.



Швартовка озерной баржи к причалу



Тральщик типа «Ижорец» (буксирный пароход)

Вместе с ленинградскими флотилиями несправедливо забыты и ладожские города Шлиссельбург и Новая Ладога. Оба города через 75 лет после Великой Победы выглядят так, словно война ещё продолжается, и признание их боевых заслуг еще впереди. Помощи от Санкт-Петербурга они уже никогда не дождутся, поскольку находятся на территории Ленинградской области. Между тем, оба города имели ключевое значение в борьбе за коммуникации блокадного Ленинграда, и пришло время вспомнить боевые заслуги этих старинных русских городов, обойденных признанием их воинской славы.

Шлиссельбург – Ключ-город. Великая Отечественная война подтвердила великий смысл имени, данного этому городу. Значение стратегически важного транспортного узла Шлиссельбург приобрел за неделю до официального начала блокады – 29 августа 1941 года, в день падения Мги и с выходом фашистских войск к Неве. Уже на следующий день грузы для Ленинграда направлялись по железной дороге на станции Лодейное Поле и Волховстрой-Гостинополье, где осуществлялась перевалка на речные баржи. По водным путям с использованием приладожских каналов пароходы буксировали баржи с грузом в Шлиссельбург, к причалу правого берега Невы. Здесь была спешно организована перевалка груза на железную дорогу и автомашины. За шесть суток удалось загрузить 23 баржи, но в Шлиссельбург успели прибыть только 7 (1276 тонн боеприпасов и 1160 тонн ржи). В обратный рейс баржи брали на борт эвакуированных и раненых, прибывающих с эвакуопункта Борисова Грива. В воздухе над безопасным в навигационном отношении Новоладожским каналом господствовала немецкая авиация. С 1 по 6 сентября в канале погибли 5 барж, в том числе 4 баржи с людьми.

К 75-летию Победы вышла в свет книга Юрия Владимировича Овсяникова «Дорога в 500 дней. Шлиссельбург и окрестности в годы Великой Отечественной войны». <https://protraf.nov.ru/news/rayon?id=7790> Автор книги – коренной житель Шлиссельбурга. Его исследование основано на сопоставлении архивных материалов, воспоминаний реальных участников событий и трудов военных историков. Книга будет полезна всем, кто интересуется темой блокады, поможет разобраться в истинных причинах потери Шлиссельбурга и уберечь от желания искать виновных в наступившем голоде за пределами Ленинграда.

Потере Шлиссельбурга предшествовали малоизвестные упорные бои за Мгу силами 1-й стрелковой дивизии НКВД и 1-й горнострелковой бригадой, оборона подступов к Шлиссельбургу 4-м батальоном 4-й морской стрелковой бригады и сводной ротой коменданта города. Здесь есть необходимость отметить, что на 70-80% 1-я стрелковая дивизия НКВД была укомплектована пограничниками. Большинство из них участвовали в Советско-финской войне, умели воевать и в плен не сдавались, предпочитая рукопашную схватку и гибель в бою. Под стать им был и их командир – полковник Донсков Семён Иванович.

Огневую поддержку частей осуществляли канонерская лодка «Селемджа», бронекатера № 99, № 100, эвакуацию раненых, населения и имущества – военные транспорта «Чапаев», «Щорс», «Совет», «Вилсанди», буксиры и катера. Последними из Шлиссельбурга на правый берег Невы переправились 79 бойцов сводной роты коменданта.

Роковыми в потере Шлиссельбурга стали незнание обстановки в Смольном, отсутствие своевременных докладов в Ставку и, как следствие, потеря драгоценного времени, необходимого для переброски резервов. Обстановка тогда изменялась ежечасно.

Потеря Шлиссельбурга поставила Ленинградский фронт, Балтийский флот и Ленинград в тяжёлое положение, но могла иметь ещё более серьёзные последствия. В течение суток Нева была лишь естественной водной преградой, правый берег не был укреплен, крепость Орешек была оставлена гарнизоном. По сути, здесь был глубокий тыл 23-й армии Ленинградского фронта, державшей оборону Всеволожского района с севера Карельского перешейка. Выручила единственная боеспособная 101-я артиллерийская батарея береговой обороны, непрерывно стрелявшая по выявленным скоплениям противника, создавая видимость организованной обороны. Противник не был готов к форсированию Невы с ходу, и катастрофы не произошло.

Теперь время помогало найти выход из, казалось бы, безнадёжной ситуации. Оборону правого берега приняли пограничники 1-й стрелковой дивизии НКВД, потерявшей 2/3 своих бойцов в боях за Мгу. Помогли катера Ладожской военной флотилии: переправили из района Кобоны подразделения дивизии, отступившие с боями на восток вдоль Новоладожского канала.

Ладожская военная флотилия и транспортные суда СЗРП совместно воевали на Ладоге уже второй месяц и получили опыт эвакуации трех стрелковых дивизий из финского окружения. Не менее успешно была проведена эвакуация имущества, людей и технического флота из Шлиссельбурга. Рассредоточенное в Новой Ладоге, в Свирице и в районе Осиновец-Морье имущество Шлиссельбургского судоремонтного завода, Приладожского технического участка водных путей, Шлиссельбургской пристани, Балттехфлота Спецгидростроя НКВД СССР стало основой будущей

инфраструктуры озёрных и ледовых трасс, названных в 1942 году «Дорогой Жизни».

Шлиссельбургские десанты и безуспешные попытки овладеть городом штурмом в сентябре 1941 года. Оборона крепости Орешек. Операция «Искра». Временная железнодорожная ветка Поляны-Шлиссельбург, названная ленинградцами «Дорогой Победы» и «коридором смерти» – работающими на ней. Возведение железнодорожных и автомобильно-гужевых переправ через Неву. Мгинская наступательная операция. Штурм высоты «43,3» саперным батальоном. Восстановление судоходства на Неве. Всё это – героические и нередко трагические страницы города водников, всю блокаду героически воевавших и трудившихся на Дороге Жизни; города, достойного присвоения почётного звания «Город Воинской Славы», но не имеющего даже своего военного музея и оказавшегося в тени других...

Новая Ладога – город, основанный в 1704 году Петром. Здесь, в устье Волхова, была основана судостроительная вервь, в 1719-м началось строительство Петровского канала, а в 1861-1866 гг. был построен Новоладожский канал, ставший частью Мариинского водного пути.



Фото из Интернета

7 сентября 1941 года Мариинский водный путь был перерезан противником в двух местах: немецкими войсками – Новоладожский канал в районе Шлиссельбурга, финнами – река Свирь. Для транспортировки грузов в Ленинград остался один единственный водный путь – открытая часть Ладожского озера. Новая Ладога стала стратегическим транспортным узлом и основной военно-морской базой Ладожской военной флотилии. Отсюда 11

сентября 1941 года вышел первый конвой с зерном и мукой на Осиневец. На внешнем рейде Новой Ладogi производилась перевалка грузов на озерные баржи с речных барж, прибывающих по реке Волхов из Гостинoпoлья. В критический период ноября 1941 года, связанный с потерей Тихвина, с боями за Волхов и с прекращением подвоза грузов с Большой земли, Новая Ладoga сама оказалась в блокадном кольце, но продолжала снабжать Ленинград. Это стало возможным благодаря проведенной эвакуации продовольствия с перевалочной базы Волховстрой-Гостинoпoлье до её взятия противником. В Новую Ладogu было перевезено и около 14 тысяч тонн муки и зерна.

22 ноября начала работу ледяная автомобильная дорога Кобона – Осиневец, соединившая восточный и западный берега Шлиссельбургской бухты. Для доставки спасенного продовольствия гужевым и автомобильным транспортом из Новой Ладogi в Кобону использовался замерзший Новолaдожский канал. Одновременно военные транспорта и боевые корабли Лaдожской военной флотилии продолжали перевозку грузов во льдах. В эти дни сотни красноармейцев, краснофлотцев, речников и всё работоспособное население Новой Ладogi выходили на лёд. Они вручную пробивали во льду канал, чтобы вывести суда в открытое озеро.



Лaдожская коммуникация, ноябрь 1941 г.

25 ноября началось строительство фронтальной автомобильной дороги от ближайшей железнодорожной станции Подборoвье в обход занятого немцами Тихвина. Штаб строительства располагался в Новой Ладoge. Дорога протяженностью 280 километров была построена за 11 дней. Борьба за каждую тонну отправленного в Ленинград груза, начавшаяся в штормах, продолжалась в лютые морозы.

Всю зиму 1941-1942 года Новая Ладoga готовилась ко второй военной навигации. Шлюзовые камеры Петровского канала были переоборудованы в два сухих дока. Здесь самоходные речные суда дооборудовались для плавания в условиях Лaдожского озера, восстанавливались суда, получившие повреждения во льдах, в штормах, в результате налетов авиации. Новолaдожские мастерские превратились в полноценную судоремонтную базу,

способную ремонтировать все классы кораблей Ладужской военной флотилии. Здесь были введены в строй получившие тяжелые повреждения от прямых попаданий авиабомб сторожевой корабль «Конструктор» и канонерская лодка «Бира», а с 1943 года скрытно базировались и ремонтировались малые подводные лодки.

22 июня 1944 года всё население Новой Ладуги провожало Ладужскую военную флотилию, выходящую в полном составе под флагом командующего контр-адмирала Черокова В.С. Началась Тулоксинская десантная операция – одна из наиболее успешных операций ВМФ СССР в годы Великой Отечественной войны. В операции участвовали 78 кораблей и судов Ладужской военной флотилии с десантом – 70-я морская стрелковая бригада и 3-я бригада морской пехоты. Тяжелое вооружение и боеприпасы в район высадки доставили суда Северо-Западного речного пароходства. Город в последний раз готовился к приему потока раненых.

Столица военных моряков – так называли Новую Ладугу сами моряки – в память об участии в героической обороне Ленинграда унаследовала судоремонтный завод, ставший базой обслуживания Северо-Западного речного пароходства. За двадцать послевоенных лет завод освоил самостоятельное судостроение и стал фактически градообразующим предприятием. Но теперь Новая Ладуга имеет статус провинциального городского поселения. Здесь – десятки сгоревших или просто заколоченных домов. Все без исключения дома-пожарища – объекты культурного наследия федерального или регионального значения. Неподалёку от уникального мемориала, посвящённого морякам Краснознаменной Ладужской флотилии и речникам Северо-Западного речного пароходства, гибнет разрушенный пожаром в 2014 году **объект культурного наследия федерального значения «Особняк купца Луковицкого, XIX в. – дом, в котором в годы Великой Отечественной войны находился штаб Ладужской военной флотилии»** http://svetedomosti.ru/news/country_and_world/gorod-y-ruinakh-y-novoy-ladoge-razruha-hvytaya-istoricheskie-domanya/.



Памятная доска на фасаде старого здания штаба флотилии

Жители Новой Ладogi бьют тревогу во все колокола, но Москва далеко: в отличие от штаба ледовой Дороги Жизни здание штаба Краснознаменной Ладожской флотилии – в собственности федеральной и в ведении Минкульту РФ. За шесть лет, к юбилею Победы местная власть смогла лишь замаскировать развалины сеткой. Теперь это называется – «законсервировали». Многолетний процесс передачи исторического особняка из федеральной собственности в собственность Ленинградской области превращен в бесконечную переписку чиновников Минкультуры России и Ленобласти.



Здание штаба Краснознаменной Ладожской флотилии

Уже ясно, что и в год 80-летия начала Великой Отечественной войны, битвы за Ленинград, начала блокады и Дороги Жизни ничего не изменится.

Здание не будет отремонтировано, и требование жителей Новой Ладоги, ветеранов флота и градозащитников о создании здесь музея Краснознаменной Ладожской флотилии и Северо-Западного речного пароходства выполнено не будет. Пройдет ещё год-два, и восстанавливать будет нечего.

С большой вероятностью такая же судьба ожидает освобожденное местным отделом полиции здание, в котором в годы войны располагались комендатура гарнизона и квартира легендарного командующего Ладожской военной флотилией контр-адмирала Черокова Виктора Сергеевича. <https://have-s-p-burg-livejournal.com/turbo/pages.o.g/turbo/save-sp-burg.livejournal.com/s/2980648.html>



Здание, в котором жил В.С. Чероков

В.С. Чероков – Почетный гражданин города Новая Ладога. Его именем в 2004 году названа одна из улиц города. Мемориальная доска на разрушающемся фасаде здания – единственный памятный знак. Под портретом адмирала, высеченным на мраморной плите, всегда свежие живые цветы. В отличие от Санкт-Петербурга, <https://vo-stv.be/2MdzP2t6co> здесь каждый школьник знает и чтит память Виктора Сергеевича Черокова, Краснознаменной Ладожской флотилии, Северо-Западного речного пароходства. Сохранение дома В.С. Черокова и установка памятника легендарному командующему на улице, названной в его честь – требование инициативной группы жителей Новой Ладоги, поддержанное Советом ветеранов и общественным движением «Живой город».

Читая книгу В.С. Черокова «Для тебя, Ленинград», убеждаешься, что в годы войны Новая Ладога жила одной целью – защитить Ленинград. Теперь жители Новой Ладоги вынуждены защищать свой город от равнодушия чиновников. За 2018 год в восьмимысячном старинном городе снесли больше исторических зданий, чем во всём пятимиллионном Петербурге. У местных и региональных чиновников на всё есть своё оправдание, а здесь особый случай – разрушается

собственность федеральная. В движении за сохранение исторической памяти ладожан готовы поддержать ветераны Военно-Морского Флота, ветераны Северо-Западного речного пароходства и потомки участников Дороги Жизни.

Мы вспомнили боевую историю двух городов, непосредственно связанных с боевой деятельностью Ладужской военной флотилии и Северо-Западного речного пароходства. Перечень забытых географических пунктов, сыгравших заметную роль в обороне Ленинграда, не ограничен Шлиссельбургом и Новой Ладогой. Их сотни на карте Ленинградской области. Мы уже назвали Дорогу Жизни, Дорогу Победы, но была ещё Малая дорога жизни. Она вела к островам Сеокар, Пенинсаари, и Лавенсаари в Финском заливе через Кронштадт и Ораниенбаумский плацдарм. Вместе с Ленинградом острова оставались самой западной территорией СССР, которую удалось удержать в 1941 году и превратить в форпост сражающихся войск Красной армии и Балтийского флота.



Фото из Интернета

Стойкость защитников Ленинграда никогда не ставилась под сомнение, но в условиях вражеской блокады только стойкости войск и населения осажденного города было не достаточно. Без подвоза продовольствия, боеприпасов, оружия, топлива и медикаментов оборонять город в течение 2,5 лет и при этом вести активные наступательные действия по деблокадированию Ленинграда было бы невозможно. Однако тема помощи, непрерывно получаемой извне, в Санкт-Петербурге не популярна, можно встретить и принижение её значения.

Из рассекреченных архивных документов мы имеем возможность убедиться в том, какое важное значение придавал Государственный Комитет Оборона СССР (ГКО) обороне Чудово, Любани, Мги и Шлиссельбурга. Требуя от

Военного совета Ленинградского фронта знания обстановки и достоверных докладов, ГКО прогнозировал и упреждал худшее развитие событий принятием решений о кадровых перестановках и многократной перестройке всей транспортной логистики. Яркий пример – постановление ГКО №604 от 30 августа 1941 года «О транспортировке грузов для Ленинграда», где были указаны конкретные меры по организации водных перевозок по Ладожскому озеру, и распределена ответственность между наркоматами путей сообщений, речного флота, Военно-Морского Флота и Обороны.

Борьба за коммуникации стала важнейшей составляющей обороны Ленинграда, а Южная часть Ладожского озера – важнейшим участком Ленинградского фронта. Вместе с Ладогой территория между финской и немецкой линиями фронта была единственно возможным путем, связывающим западный берег Ладоги с тыловыми базами Ленинградского фронта, расположенными в Череповце и Вологде. Коммуникация имела стратегическое значение.

Совершенно очевидно, что судьба Ленинграда – сражаться и победить – решалась на Ладожском озере и на его юго-восточном берегу в 1941 году: в сентябре – в районе Шлиссельбурга, в ноябре-декабре – в боях за Тихвин, Волхов и железнодорожную станцию Войбокало (деревня Шум). Здесь немецкая группа армий «Север» дважды не смогла соединиться с финскими войсками и плотно замкнуть кольцо блокады. Противник впервые утратил стратегическую инициативу и вынужден был перейти к позиционной обороне, а войска Ленинградского фронта перешли к наступательным действиям. Это была первая победа, но достигнута она ценой больших потерь и огромных усилий.



Фото из Интернета

Известно, что начало работы ладожской озерной коммуникации стало неожиданностью для противника, считавшего, что взятие Шлиссельбурга предопределило падение Ленинграда. Предпринятое немецкими войсками в октябре 1941 года наступление на волховско-тихвинском направлении имело целью плотно замкнуть второе кольцо окружения, соединившись с финскими войсками в районе реки Свирь. Отметим, что именно выход немецких войск в район Тихвина 8 ноября 1941 года определил неотложность и масштабность строительных работ на юго-восточном побережье Ладоги. Вся территория, включая Ладожское озеро, оказалась в общей с Ленинградом наземной транспортной блокаде. Требовалось организовать подвоз грузов от ближайших станций Заборье и Подборовье к восточному берегу уже скованной льдом Шлиссельбургской бухты.

24 ноября, когда наступление противника на Волхов было остановлено, Военный совет Ленинградского фронта принял решение о строительстве 280-километровой фронтовой дороги ВАД-102 в обход районов боевых действий – постановление от 24.11.1941 №00419. <http://75leningrad.mil.ru/> Движение автотранспорта на всём её протяжении было открыто 6 декабря. Суммарная протяженность с ледовым участком Ладожского озера составила 308 км. Продолжительность рейса грузовой автомашины в обоих направлениях достигала 10 и более суток. В этот период удавалось доставить в Ленинград не более 300-400 тонн грузов в сутки. Из-за большого пробега машин Ленинград испытывал не только продовольственный, но и топливный голод.

Освобождение Тихвина 9 декабря позволило уменьшить суммарный пробег автомашин до 120 км. С 20 декабря 1941 года до восстановления железной дороги и мостов на участке Тихвин – Волхов груз из Тихвина

доставлялся автотранспортом на станцию Колчаново и далее железной дорогой до Войбокало.



Фронтальная коммуникация 1941 года

31 декабря весь путь до станции Войбокало был восстановлен, и пробег автомобилей вновь сократился почти вдвое. Однако близость перевалочной базы к линии фронта и непрерывные бомбежки требовали принятия решения ГКО о строительстве 40-километровой железнодорожной ветки от станции Войбокало к берегу Ладожского озера. <http://kopygin.ru/archives.ru/postanovlenie-gko-szsr-no-1127-o-stroitelstve-zheleznoy-dorogi-ot-stancii-voibokalo-do-leningrada-11> Уже 10 февраля 1942 года первый состав с продовольствием прибыл в Кобону. Это позволило организовать перевалку грузов непосредственно на берегу и максимально увеличить производительность ледовых трасс. Созданная на берегу перевалочная база к началу навигации превратилась в порт с разветвленной железнодорожной сетью. Кобону-Кареджский порт к окончанию навигации 1942 года имел 13 специализированных причалов общей протяженностью 5,5 километров. В Осиновецком порту были построены 14 причалов общей протяженностью 2,5 км. Порты восточного и западного берегов суммарно обеспечивали обработку до 80 судов в сутки.

С началом ледостава на Ладоге строители начали прокладку свайно-ледового железнодорожного моста одновременно от Кобоны и Осиновца, но 18 января 1943 года в связи с прорывом блокады строительство было прекращено. Все силы, техника и материалы были переброшены на строительство временной наземной дороги Поляны – Шлиссельбург и переправы через Неву.

Вместе с моряками Ладожской военной флотилией и речниками фронтального Северо-Западного речного пароходства за коммуникацию Ленинградского фронта сражались десятки тысяч бойцов Красной армии и трудились тысячи рабочих, преимущественно женщины, мобилизованных в соседних областях в порядке трудовой повинности. Их руками в волховских лесах и болотах были проложены сотни километров фронтальных автомобильных и железных дорог, возводились и восстанавливались под огнем противника портные сооружения, строились баржи, ремонтировались корабли и суда,

выполнялись уникальные работы по прокладке подводных кабельных и трубопроводных трасс. Получить представление о труде ладожцев можно, посмотрев документальный фильм «Ладога» 1942г.
<http://www.youtube.com/watch?v=k3nP2koocQ>



Коммуникации 1942-1943 гг.

Без всего этого Ленинград не выстоял бы в ноябре-декабре 1941 года, не стал бы военным городом в 1942-м. Не состоялся бы и прорыв блокады войсками Волховского и Ленинградского фронтов в январе 1943 года.

Цена тонны груза, доставленного в Ленинград, расчету в денежном эквиваленте не подлежит. Слишком сложен был путь, и нечеловечески тяжелы были условия, сохранившиеся в памяти ветеранов-ладожцев.

Из воспоминаний главного диспетчера СЭРП Леонида Разина: *«Первое время при появлении вражеских самолетов объявлялись воздушные тревоги, все укрывались в убежищах, а флот отходил от пирсов на рейды. Работа прерывалась. На это и рассчитывали гитлеровцы. Однако мы разгадали эту тактику. Командование усилило противовоздушную оборону, и теперь уже тревоги не объявлялись. Свет на пирсах не*

выключался. Погрузка и выгрузка судов, их движение по трассам продолжалось непрерывно. При исполнении своих обязанностей многие речники, моряки и бойцы строительных батальонов погибли смертью храбрых, но ни один из них не покинул своего поста, где бы он ни находился». <https://document.wikireading.ru/29421> Не случайно в опубликованных рассекреченных документах коммуникации 1941-1942 годов названы фронтовыми.

Победы запоминаются лучше, чем их цена. Потери наших войск в битве за Ленинград всегда занижались или просто умалчивались, но они всегда были больше чем у противника. Отсутствие снарядов, гранат и патронов компенсировалось штыковыми атаками морских пехотинцев. Если блокада по разным оценкам унесла жизни от 600 тысяч до 1,5 миллионов жителей Ленинграда, то реальное количество погибших вне города на территории Ленинградской области за весь период битвы за Ленинград мы уже никогда не узнаем. Можно ли согласиться с оценкой общих потерь (безвозвратных и санитарных) в 1 миллион, которую можно встретить? Учитывает ли она всех погибших за весь период битвы за Ленинград (10.07.1941 – 09.08.1944 гг.)? Как учитывались раненые, погибшие в пути к эвакуационным пунктам и госпиталям? Учитывались ли гражданские лица из числа мобилизованных для работ на восточном побережье Ладоги, погибшие в результате обстрелов и бомбёжек?

На побережье Ладожского озера и в волховских лесах исчезли сотни забытых воинских захоронений и безымянных могил. Многие из того, что оказалось ненужным в послевоенные десятилетия, скрыла сама природа. Так исчез Кобоно-Кареджский порт, разрушенный льдом в зиму 1944-1945 гг. и поглощённый Ладожским озером, вдруг восстановившим свою полноводность.

Как известно, награждение боевыми орденами в 1941-1942 гг. было скорее исключением, чем правилом. Лучшей наградой считалось остаться в живых, отогреться в землянке, поесть досыта. Кстати, были предусмотрены поощрения продовольствием. Для массовых награждений военных и гражданских лиц, участвовавших в защите города, 22 декабря 1942 года была учреждена медаль «За оборону Ленинграда». Награждать стали в 1943 году, после прорыва блокады. В первую очередь награждали воинов Ленинградского фронта и работников ленинградских предприятий. Награждение жителей Вологодской, Ярославской, Кировской, Архангельской, Челябинской областей продолжалось до 70-х годов, но не все, даже из числа местных жителей приладожских деревень Ленинградской области, смогли получить эту очень почитаемую награду. Тем значительнее стал факт

награждения боевыми орденами и медалями капитанов, младшего начальствующего и рядового состава Северо-Западного речного пароходства по итогам первых военных навигаций на Ладожском озере.



Речники СЗРП, награжденные по итогам двух военных навигаций в 1941 г.

О героях, дравшихся на Ладоге и Волхове, защищавших коммуникацию, писали в ленинградских блокадных газетах, складывали песни и обещали помнить – пока они были нужны. В наши дни забыты даже имена наиболее значимых для блокадного Ленинграда военных моряков, отвечавших за Дорогу Жизни и сумевших наладить её бесперебойную работу в 1941-1942 гг. – капитана 1 ранга Черокова Виктора Сергеевича (<https://pamyat-naroda.ru/commander/1342/>) и капитана 1 ранга Нефедова Михаила Александровича (<http://lg-hist.ru/od/nefedovp1cot.htm>). Их портретов нет даже в Музее обороны и блокады Ленинграда на Соляном переулке, в обновленной к юбилею экспозиции!

Подлинная история складывается из памяти о наших предках, но стоит только проявить равнодушие к её сохранению, тут же найдутся желающие историю исказить, осквернить. Военная история Ленинграда – свидетельство тому: сначала – «неизвестная» Советско-финская война 1939-1940 гг., через год передышки – Великая Отечественная, битва за Ленинград, блокада, Дорога Жизни, долгий трагический и героический путь к Победе.

Для современного среднестатистического петербуржца Дорога Жизни – это новая благоустроенная дорога, связывающая Санкт-Петербург с западным берегом Ладожского озера, где установлен мемориал «Разорванное кольцо», а всё, что дальше, на восток – тыл, Большая земля.

Изображение «Разорванного кольца» давно стало главным символом Ленинградской блокады, и чаще употребляется в контексте именно прорыва блокады, но не Дороги Жизни, как задумывал автор архитектурного проекта https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A0%D0%B0%D0%B7%D0%BE%D1%80%D0%B2%D0%80%D0%BD%D0%BD%D0%BE%D0%B5_%D0%BA%D0%BE%D0%BB%D1%8C%D1%86%D0%BE



Прикоснувшись к истории обороны Ленинграда, сразу же обнаруживаем неточности, неопределенности и недосказанности в её официальной подаче. Погружаясь в историю и сопоставляя ставшие доступными источники, обнаруживаем искусственное упрощение в описании событий, округление дат и даже признаки намеренного стирания исторической памяти.

Ответы на многократно поставленный вопрос «почему забыли?» попытаемся найти в 75-летней послевоенной истории Ленинграда, сложенной из трех контрастирующих исторических периодов: «20 лет – забвение», «25 лет – восстановление памяти», «30 лет – музейно-выставочная индустрия».

«Забвение»

Исследуя возможные предпосылки, причины и последствия этого периода, к удивлению, обнаруживаем признаки несправедливого забвения Ладожской военной флотилии и Северо-Западного речного пароходства ещё в 1943 году – сразу же после прорыва блокады. Всё внимание ленинградцев тогда было сосредоточено на временной железной дороге Поляны – Шлиссельбург, проложенной в узком коридоре между Ладожским озером и Синявинскими высотами. На её строительство перебросили все силы и средства с Ладоги – с недостроенной всего лишь на 13 км свайно-ледовой железной дороги.

Строительство дороги и свайно-ледовой переправы через Неву выполнили за 18 дней, но какой ценой, мы вряд ли узнаем.

Шлиссельбургская дорога подвергалась постоянным артобстрелам с Синявинских высот и бомбардировкам. Прибытие каждого поезда в Ленинград было победой тысяч людей, работавших на строительстве и поддержании дороги в проезде состоянии. Железнодорожники и строители прозвали дорогу «коридором смерти», ленинградцы называли «Дорога Победы», но основной транспортной магистралью она стала только летом 1943 года. Для этого потребовалось проложить от станции Поляны дублирующую параллельную железнодорожную ветку, построить через Неву автомобильно-гужевой и второй железнодорожный мост, навести две понтонные переправы. И это не всё. В ходе ожесточенных боёв 17 февраля была взята 8-я ГРЭС, превращенная немцами в крепость и отделяющая плацдарм Невская Дубровка (Невский пяточок) от Шлиссельбурга. В результате Мгинской операции (22.07 – 22.08.43 г.) и последовавшей локальной операции с целью захвата восточной оконечности Мгинского выступа (15 – 18.09.1943 г.) удалось выбить противника с синявинской высоты «43.3 метра». Это существенно снизило эффективность его артиллерийского огня.

Грузовые потоки, идущие через Шлиссельбург и из Осиновецкого порта, прибывали в Ленинград по общей Ириновской ветке Октябрьской железной дороги. Для Ленинграда, превратившегося в военный город, важен был прибывающий груз, а не многообразие способов его доставки.

Водный путь был менее опасным в сравнении с простреливаемым насквозь «коридором смерти». К середине навигации 1943 года дополнительно было открыто сквозное судоходство по Новоладожскому каналу, защищенному от штормов. Этот водный путь вновь, как до войны, стал основным, но продолжали действовать и озерные трассы. Поэтому Дорога Жизни, оставаясь в тени Дороги Победы, сохраняла весомое значение до конца навигации 1943 года.

Речники продолжали воинские перевозки в интересах Волховского фронта. Активно работал созданный в 1943 году Мстинский эксплуатационный участок. На Мсту были доставлены по железной дороге специально отобранные боевые катера и самоходный флот, на месте было организовано строительство несамоходных судов. Военные моряки и речники доставляли по рекам и протокам на передний край соединений 4-й армии Волховского фронта продовольствие и боеприпасы, обратно эвакуировали раненых. Эта помощь войскам фронта приобрела особое значение с началом осенней распутицы.

К осени 1943 г. Ладожская военная флотилия была усилена доставленными по железной дороге боевыми кораблями. В состав флотилии вошли даже две малые подводные лодки 6-бис серии. Флотилия готовилась к решающим операциям 1944 года.

Как и годом раньше, третья военная навигация продолжалась до последней возможности – во льдах. Ладужская коммуникация использовалась для переброски войск и тяжёлых вооружений 2-й ударной армии, переданной в состав Ленинградского фронта. Усиление группировки Ораниенбаумского плацдарма осуществлялось открыто, в обстановке полной секретности. Навигация 1943 года на Ладоге закончилась за 10 дней до начала Ленинградско-Новгородской стратегической операции – 3 января 1944 года.

Ледовую навигацию продолжила Малая Дорога Жизни, не прекращавшая напряжённую работу весь 1943 год. Водный путь Горская – Кронштадт – Большая Ижора обеспечивал переброску войск 2-й ударной армии и резервов. Работу трассы вместе с моряками обеспечивали и речники Северо-Западного речного пароходства.

Всё это осталось в воспоминаниях ветеранов, в архивах, но почему-то оказалось в рукотворной кем-то тени.

Материализация признаков забвения Ладужской военной флотилии началась почти сразу, при создании в Ленинграде в Соляном переулке музея, посвященного героической обороне города. Чтобы убедиться в этом, обратимся сначала к Очерку-путеводителю выставки «Героическая оборона Ленинграда» издания 1945 г. Очерк указывает лишь одну заслугу Дороги Жизни: **«Поставки по Дороге Жизни спасли жизнь многим тысячам ленинградцев»**. Повторяет эту запись и современный буклет, выпущенный комитетом по культуре Санкт-Петербурга к 75-летию открытия выставки «Героическая оборона Ленинграда». Оба документа, в разделе, посвящённом Дороге Жизни, акцентируют внимание только на работе ледовой дороги. Здесь нет упоминания ни о Ладужской военной флотилии, ни о Северо-Западном речном пароходстве. Словно не было перевозок войск, боевой техники, оружия и боеприпасов, не было эвакуации людей, оборудования предприятий. Забыт вклад военных моряков и речников в оборону Ладужской коммуникации. Забыта цена каждой тонны груза, доставленного в Ленинград ...



Памятный знак в Шлиссельбурге

Не удивительно, что Виктор Сергеевич Чероков, командовавший Ладожской военной флотилией с октября 1941 года по ноябрь 1944 года, в книге «Для тебя, Ленинград!», http://militera.lib.ru/memo/russian/cherokov_b/index.html из всей экспозиции Музея обороны Ленинграда вспоминает лишь строчки из блокадного дневника ленинградской школьницы Майи Бубновой:

«У нас в Ленинграде – все герои. Но когда я вижу человека с Ладоги, мне хочется поклониться ему, как доблестному среди доблестных!»

Адмирал успел посетить музей до его закрытия, но пройдет 25 лет, и о героях-капитанах в Ленинграде забудут.

«Много лет прошло с тех пор, но и сейчас ещё можно встретиться с заблуждением, что Дорога жизни проходила только по льду, что только одной ледовой трассе Ленинград обязан своим спасением от голода. Это неверно.»

Дорога Жизни - это единая коммуникация, включающая в себя водную, ледовую, воздушную трассы через Ладожское озеро, а также автомобильные и железные дороги, связывающие Ленинград с Ладогой, а Ладогу – со всей страной. За весь период блокады Ленинграда через Ладогу было перевезено в обоих направлениях 1 848 645 человек и 2 335 051 тонна грузов. Из всего этого количества на ледовую трассу приходится 736 145 человек и 645 965 тонн грузов, а на водную трассу 1 112 500 человек и 1 689 086 тонн грузов» - эти строки из книги боевого адмирала будут обращены к ленинградцам через четверть века после прорыва блокады, чтобы помнили всегда.

Но обратимся к январскому календарю 1944 года. 14 января войска Ленинградского, Волховского и 2-го Прибалтийского фронтов во взаимодействии с Балтийским флотом и авиацией дальнего действия начинают стратегическую операцию. Цели операции: разгром группы армий «Север», снятие блокады Ленинграда и освобождение Ленинградской области. В разгар наступления, 20 января, начинаются работы по созданию в Ленинграде на Соляном переулке выставки «Героическая защита Ленинграда». Как мы можем убедиться, постановление Военного совета Ленинградского фронта от 04.12.1943 г. №001828 об организации выставки «Героическая защита Ленинграда» мотивировано «большим интересом военнослужащих и трудящихся города к материалам, отображающим оборону Ленинграда». Это неудивительно, поскольку само постановление, а также большинство материалов о периоде блокады имели гриф «Совершенно секретно», в газетах не публиковались и рассекречены только к 75-летию Победы. В годы войны

населению были доступны в основном сводки Совинформбюро. Согласно пункту 1 постановления, цель экспозиции – отображение борьбы защитников Ленинграда в период Великой Отечественной войны.



Постановление ВС Ленинграда об организации выставки. Фото из Интернета

Открытие выставки для посетителей состоялось 30 апреля 1944 года под названием «Героическая оборона Ленинграда». Ключевое слово в названии «защита» было заменено на «оборона», имеющее более широкое смысловое содержание. Вероятно, предполагалось расширить содержание экспозиции, отображать борьбу не только ленинградцев внутри вражеского кольца, но и всех участников битвы за Ленинград. Ведь идут кровопролитные бои, до окончания битвы за Ленинград остается больше трёх месяцев, а выставка уже работает.

Итак, за неделю до начала работ по созданию выставки началась стратегическая операция. Замысел операции предусматривал нанесение силами Ленинградского и Волховского фронтов одновременных ударов на флангах 18-й армии противника, разгром петергофско-стрельнинской и новгородской группировки, стремительным наступлением на Лугу окружение основных сил противника. 2-му Прибалтийскому фронту была поставлена задача наступать в направлении Идрица-Новосокольники, перерезать основные коммуникации противника с юга, сковать своими действиями основные силы 16-й армии противника и не допустить их переброску для усиления 18-й армии. В операции принимали участие силы Краснознамённого Балтийского флота и Дальней авиации.

Ленинградско-Новгородская стратегическая наступательная операция (14 января - 1 марта 1944 г.)

Боевые действия Волховского и Ленинградского фронтов, 14-31 января 1944 г.



Названия стратегическим операциям присваивали, нередко, по их результатам. Рассматриваемая операция вошла в советскую историографию как Ленинградско-Новгородская операция именно по достигнутым результатам. Успешным наступлением с 14 января в течение двух недель противник был отброшен на 60-120 км к югу и западу. Удалось окружить и разгромить петергофско-стрельнинскую группировку противника (19.01.1944

г.), освободить Новгород (20.01) и Мгу (21.01), полностью установить контроль над Кировской и Октябрьской железными дорогами (31.01). В итоге к 31 января 1944 года Ленинград был окончательно деблокирован, прекратились артиллерийские обстрелы города.

Каждый ленинградский школьник 60-х годов знал, что Ленинград в годы войны был в 900-дневной блокаде, что была Дорога Жизни, что 18 января 1943 года блокада была прорвана войсками двух фронтов – Ленинградским и Волховским, а 27 января 1944 г. Ленинград был полностью освобожден от вражеской блокады войсками Ленинградского фронта. Расширить этот минимум знаний не так легко даже в наши дни при наличии домашнего компьютера или смартфона, но если задаться такой целью, наличие этих технологичных инструментов откроет доступ к таким источникам как, архивы, причем не только отечественные. Воспользуемся информацией, размещенной в открытом доступе в Интернете, и сопоставим события, относящиеся к Ленинградско-Новгородской стратегической операции, по датам и участникам.

В рамках стратегической операции проводились фронтовые операции: Красносельско-Ропшинская (14 – 30 января) и Кингисеппско-Гдовская (1 февраля – 1 марта) операции Ленинградского фронта; Новгородско-Лужская операция (14 января – 15 февраля) Волховского фронта; Старорусско-Новоржевская операция (18 февраля – 1 марта) 2-го Прибалтийского фронта.

Из названных операций в Ленинграде всегда была наиболее известна первая, но не как Красносельско-Ропшинская операция, а под своими условными наименованиями – «Январский гром» или «Нева-2». Известно, что план стратегической операции учитывал предложенную командующим Ленинградским фронтом последовательность ударов. Был и другой план операции – «Нева-1». В связи с предполагаемым по данным разведки самостоятельным отводом немецких войск из района Мги он предусматривал преследование противника, не давая закрепиться на заранее подготовленных позициях. Но этот план не потребовался.

Последовательное наступление в направлении рубежа Ропша-Кипень 2-й ударной армии с Ораниенбаумского плацдарма и на следующий день 42-й армии от Пулковских высот стало для немцев неожиданным и обеспечило успех первых пяти дней наступления. Однако встреча двух армий произошла 19 января не в районе Ропши, как предусматривалось планом операции, а юго-восточнее – в Русско-Высоцком. Это малозвестное событие имело досадное продолжение, обнаруженное и названное историком Вячеславом Мосуновым «Ропшинским казусом». <https://warspot.ru/2101-ropshinskiy-казус>

19 января, в 21 час Москва от имени Родины салютовала двадцатью артиллерийскими залпами из двухсот двадцати четырех орудий доблестным войскам Ленинградского фронта, прорвавшим оборону немцев и овладевшим городом Красное Село и Ропшей. В действительности Ропша была освобождена только 20 января. Трагических последствий не было, но почетное наименование «Ропшинских» было присвоено четырём стрелковым дивизиям (48, 90, 98, 131 сд), не бравшим Ропшу. Из числа частей, фактически принимавших участие во взятии Ропши, только 98-й танковый полк стал «Ропшинским». Отнесем этот случай к разряду курьёзов и в качестве основной версии примем информационный сбой на уровне операторов штаба Ленфронта и Генштаба. Поторопились доложить, не разобравшись. Передоказывать не решились или не захотели, а когда приказ Верховного Главнокомандующего был подписан и пошел в эфир, было уже поздно. В конце концов, главное, что на этом этапе операции противник был выбит с артиллерийских позиций, и обстрел Ленинграда прекратился навсегда.

Успешно действовал и соседний Волховский фронт. Железнодорожные узлы Мга, Тосно, Любань, Чудово, освобождение которых обусловило окончательное деблокирование Ленинграда, находились на направлении действий сил Волховского фронта в Новгородско-Лужской операции. На начальном этапе операции, на правом фланге 8-й армии Волховского фронта действовала 67-я армия Ленинградского фронта. Линия разграничения действий располагалась западнее Мги или проходила через посёлок. Последнее маловероятно.

Ещё 19 января немцы, опасаясь окружения, начали отвод своих сил из района Мги, и к моменту подхода наших войск посёлок был оставлен противником. Почти одновременно, к 16.00 21 января, Мгу заняли штурмовые подразделения и части 8-й и 67-й армий соответственно Волховского и Ленинградского фронтов, при встрече которых не обошлось без «дружественного огня». Установка штурмового красного флага над поселком и назначение коменданта поселка принадлежали 18 стрелковой дивизии 8 армии Волховского фронта. Однако первым доложил в Москву, в Генеральный штаб, об освобождении Мги штаб Ленинградского фронта без указания на участие войск Волховского фронта, в то время как штаб Волховского фронта включил свой доклад об освобождении Мги в общее донесение о боевых действиях войск фронта за сутки. В итоге все неопределённости, казалось бы, были сняты текстом приказа Верховного Главнокомандующего от 21 января 1944 года №62, <http://www.soldat.ru/doc/vgk/62.html> определившим, что Мга была

занята войсками Ленинградского фронта при прямом содействии войск Волховского фронта.

Отметим, что Мга как символ долгожданного снятия блокады стала единственным посёлком, в честь освобождения которого Москва салютовала 12-ю артиллерийскими залпами из 124 орудий, правда, в приказе Верховного Главнокомандующего полностью разрушенная Мга была названа городом.

Интересны и другие факты, имеющие отношение к 21 января 1944 года.

К исходу дня командующий Ленинградским фронтом Л.А. Говоров и член военного совета А.А. Жданов обратились к И.В. Сталину с просьбой о проведении в Ленинграде 27 января 1944 года салюта в ознаменование одержанной победы. Москва отмечала салютами только овладение городами, оккупированными врагом, и форсирование рек, ставших рубежами обороны противника. Таких побед, отмеченных приказами Верховного Главнокомандующего, с января по июль 1944 года на территории Ленинградской области, если не считать взятие Нарвы, было 14: Красное село и Ропша, река Волхов и Новгород, Мга, Пушкин и Павловск, Гатчина, Тосно и Любань, Новосокольники, река Луга и Кингисепп, город Луга, город Дно, река Свирь, река Великая, город Остров, город Псков. <https://www.soldat.ru/doc/vgb/> Поэтому 21 января Сталин не нарушил установленного правила, понимая значение окончательного снятия блокады для ленинградцев, разрешил руководителям города провести салют в Ленинграде самостоятельно, в виде исключения.

27 января 1944 года, когда до окончания битвы за Ленинград оставалось больше полугода, жители города уже отметили свой День Ленинградской Победы – День полного освобождения Ленинграда от вражеской блокады. Это был единственный праздник, установленный с разрешения И.В. Сталина, но приказом командующего фронтом: Ленинград салютовал доблестным воинам Ленинградского фронта 24 артиллерийскими залпами из 324 орудий; командующий фронтом Л.А. Говоров поздравил мужественных и стойких ленинградцев, отстоявших Ленинград вместе с воинами Ленинградского фронта, с днём великой победы под Ленинградом.

Приветствуем всех героев, доблестных!
Всеобщая Коммунистическая партия (Большевистская)

ЛЕНИНГРАДСКАЯ
ПРАВДА

№ 24 (1748) 28 ЯНВАРЯ 1944 г., ПЕТЕРБУРГ Цена 20 коп.

Орган Ленинградского
 Областного и Голландского
 Коммунистического ЦКП, ЦК
 Областного и Голландского
 Советов депутатов трудящихся

П Р И К А З
ВОЙСКАМ ЛЕНИНГРАДСКОГО ФРОНТА

Темными артиллерийскими, гвардейскими и эскадрой войск Ленинградского фронта! Парком Краснознаменного Балтийского флота! Зрелищными гвардейскими полками!

Войска Ленинградского фронта в целях дальнейшей борьбы за освобождение Ленинграда и прорыва на юго-западную дугу Волховского фронта, гвардейские механизированные дивизионы, артиллерийские полки Ленинградского фронта (КРАСНОЕ СЕЛО, РОССА, УРНИК, ПУШКИН, ПАЛЛАДИС, ИГА, УЛЬЯНОВКА, ГАТЧИНА и другие), а также разведка наступления, авиационная боевая 700-й истребительная эскадрилья и другие подразделения от Ленинграда во всю фронтую на 50—100 километров. Наступление войск производится.

В ходе наступления нашими войсками разгромлены артиллерийские войска, державшие Ленинград в осаде, и захвачены большие трофеи.

В ходе боя разбиты запасы артиллерийской техники против Ленинградского фронта, захвачены артиллерийские орудия и артиллерийские склады артиллерийских подразделений.

В освобождении захваченной области и в честь нашего освобождения

Ленинград от артиллерийской батареи, отсюда, 27 января, в 20 часов, парад Ленинградского артиллерийского фронта Ленинградского фронта 24 артиллерийскими полками и 304 орудиями.

За успешные боевые действия ОБЩЕЮ БЛАГОДАРНОСТЬЮ всем войскам фронта и гвардии Краснознаменного Балтийского флота, участвовавшим в боях за освобождение Ленинграда от блокады.

Гвардейцы Ленинградского Фронта! Наступайте и ставьте знамя Победы! Вместе с войсками Ленинградского фронта вы отстояли наш родной город! Самые героические труды и страшной выдержкой, героизмом и мужеством в мужестве боялись, вы выжили оружие победы над врагом, отдавая для него жизни все свои силы.

От имени войск Ленинградского фронта ПОЗДРАВЛЯЮ вас и благодарю за участие в освобождении Ленинграда от блокады!

Командующий Ленинградским фронтом
Д. ГОВОРОВ

Славя трудящиеся города Ленинград!
 Великие славя герои, воины и борцы за город ЛЕНИНГРАД, за свободу и независимость нашей Родины!

Под руководством Верховного Главнокомандующего Маршала Советского Союза Василия Ивановича Чапаева, за помощь и участие в освобождении Ленинграда от блокады!

Спасибо всем нашим землякам!

Командующий войсками
 Ленинградского фронта
 Генерал армии
Д. ГОВОРОВ

Член Военного Совета
 Генерал-майор
А. ЖДАНОВ

Член Военного Совета
 Генерал-майор
А. КУЗНЕЦОВ

Член Военного Совета
 Генерал-майор
Н. СОЛОВЬЕВ

Начальник штаба фронта Генерал-лейтенант
Д. ГУСЕВ

27 января 1944 г.

Ещё раз обратим внимание, что в тексте приказа командующего Ленинградским фронтом от 27 января 1944 года нет ни слова об участии войск Волховского фронта в овладении Мгой.

Дальнейшее наступление пошло не так, как планировалось. Продвижение наших войск замедлилось. Войскам Волховского фронта не удалось овладеть Лугой в конце января, как требовала Ставка ВГК. Отступающая на юго-запад в направлении Пскова через Лугу группировка противника (14 дивизий) почти втрое превышала силы, отведённые в направлении Нарвы (5 дивизий) – на направлении действий войск Ленинградского фронта. Наши войска оказались перед глубокой, хорошо развитой в инженерном отношении обороной противника. К 15 февраля, после неоднократных перегруппировок войск, удалось Лугу освободить и, отбросив противника ещё на 50-120 км, выйти на линию Южное побережье Чудского озера – Плюсса – Уторгош – Шимск.

Ленинградско-Новгородская стратегическая наступательная операция (14 января - 1 марта 1944 г.)

Боевые действия Волховского и Ленинградского фронтов, 1-15 февраля 1944 г.



В овладении Лугой 12 февраля вновь участвовали войска Ленинградского и Волховского фронтов, однако на этот раз в приказе Верховного Главнокомандующего был учтён только Ленинградский.

<https://www.soldat.ru/forum/vsk/74.html>

По воспоминаниям Сергея Матвеевича Штеменко, начальника Оперативного управления Генштаба в 1943-1946 гг., Волховский фронт уже не брался в расчет – 15 февраля его расформировали. Предложение исходило от Л.А. Говорова. Он считал, что в интересах единства управления войсками на псковском направлении вся полоса Волховского фронта должна быть передана ему. Ставка с ним согласилась. Но, как оказалось впоследствии, это было ошибкой. Боевая действительность вскоре потребовала на том же примерно участке создать 3-й Прибалтийский фронт.
<http://militera.lib.ru/memo/russian/shtemenko/index.html>

Переформирование армий бывшего Волховского фронта в 3-й Прибалтийский фронт произойдет через два месяца 18 апреля и, вероятно, станет ещё одним поводом не вспоминать о Волховских фронтах, дважды сформированных, дважды по ошибке упразднённых и теперь оказавшихся как бы лишними. Волховская земля осталась в тылу, предстояло освобождать Прибалтику. Переносясь во времени на год вперед, в Параде Победы из трех Прибалтийских фронтов примет участие только 1-й Прибалтийский. Про 2-й и 3-й Прибалтийские фронты тоже не вспомнят.

Но вернемся под Ленинград. Здесь попытки наступления войсками укрупнённого Ленинградского фронта и 2-го Прибалтийского были безуспешны, и Ленинградско-Новгородская стратегическая операция завершилась 1 марта 1944 г. Окончательное освобождение Ленинградской области и разгром группы армий «Север» откладывались. Пауза была вызвана отсутствием резервов. В это время главные события происходили на юге, где Красная армия, завершив разгром противника в Правобережной Украине, вступила на территорию Молдавии, готовилась к разгрому немецко-румынских войск под Одессой и в Крыму, а затем – к Белорусской наступательной операции.

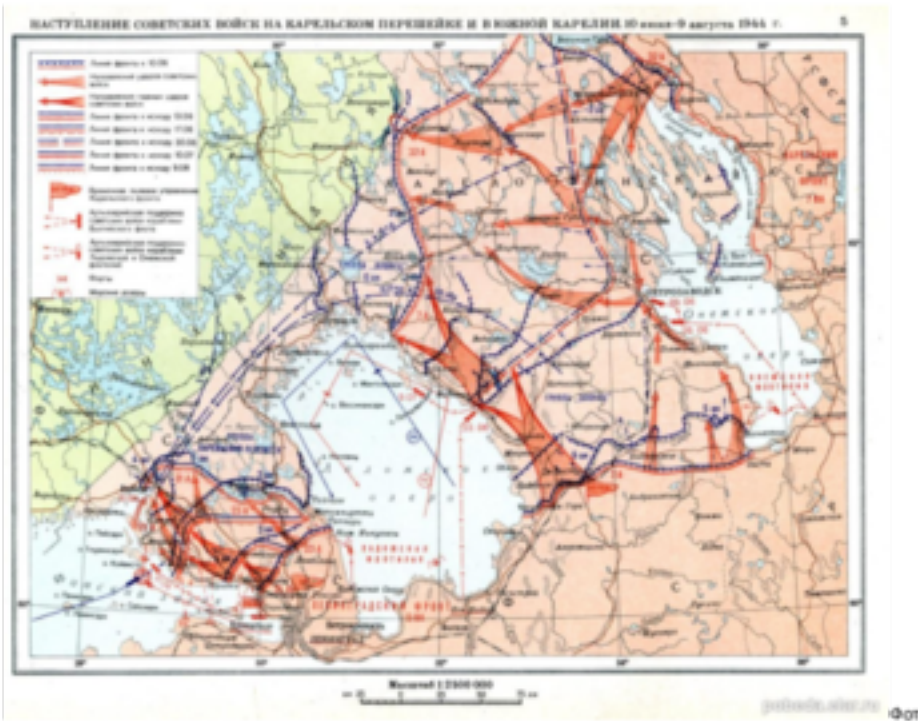
Ленинград, победивший блокаду, постепенно возвращался к обычной жизни и готовился к открытию выставки на Соляном переулке. Она откроется 30 апреля, и обязательно её посетим, но после того, как войска Ленинградского фронта поставят победную точку в судьбе группы армий «Север», отброшенной от стен Ленинграда. Для завершения того, что не удалось в ходе Ленинградско-Новгородской операции, предстояло ещё взломать мощную оборону немецкого рубежа «Пантера» и освободить Псков. Это будет осуществлено войсками сформированного 3-го Прибалтийского фронта в ходе фронтовой Псковско-Островской операции 11 – 31 июля 1944 г.

Битва за Ленинград завершится 9 августа 1944 года успешным проведением Выборгско-Петрозаводской стратегической операции (10.06 – 09.08.1944 г.) при участии Ленинградского и Карельского фронтов. К этому дню будут освобождены от финской оккупации территории Южной Карелии, значительной части Карельского перешейка и примыкающей к ним части Ленинградской области – вдоль реки Свирь и северной части Всеволожского района области. В рамках стратегической операции Ленинградский фронт проведет Выборгскую операцию (10 - 20.06.1944 г.), а Карельский фронт – Свирско-Петрозаводскую (21.06 – 09.08.1944 г.).

Войсками Карельского фронта в операции будет командовать Кирилл Афанасьевич Мерецков. 15 февраля 1944 года, как и в 1942 году в связи с расформированием Волховского фронта, Ставка отзовет К.А. Мерецкова из-под Ленинграда, но через несколько дней вновь возвратит для участия в завершающем этапе битвы за Ленинград.

На этот раз вместо разграничительной линии действий Ленинградского и Карельского фронтов будет значительная территория Карельского перешейка и Ладожское озеро. Обнаружить неопределенности в оценке результатов действий фронтов будет значительно сложнее.

Ладожская военная флотилия примет активное участие в операциях фронтов, осуществляя артиллерийскую поддержку наступления приозерных флангов и десантные действия: высадка демонстративного десанта в районе мыса Илланиниemi, обеспечение форсирования реки Свирь, проведение Тулоксинской десантной операции, высадка тактического десанта на остров Вуарайсунсаари. Задачи на демонстративный десант 12 июня флотилии в интересах 23 армии поставит командующий Ленинградским фронтом непосредственно командующему флотилией, но успех действий по обыкновению будет отдан Краснознаменному Балтийскому флоту.



о ю Интернет

Через несколько дней силы Ладужской военной флотилии примут участие в Свирско-Петрозаводской наступательной операции. Задачи будут поставлены Директивой Военного совета Карельского фронта: содействовать успеху войск 7-й армии, наступающих вдоль восточного побережья Ладужского озера; быть готовыми к высадке 70-й морской стрелковой бригады в районе устья рек Олонка, Видлица.

Успешные действия Ладужской военной флотилии совместно с войсками 7-й армии Карельского фронта при форсировании реки Свирь в Свирско-Петрозаводской наступательной операции будут отмечены в приказе Верховного Главнокомандующего №114 от 24 июня 1944 года. <https://www.soldat.ru/oc/vgk/114.html> Тулоксинская десантная операция, проведенная под руководством командующего флотилией контр-адмирала Черокова В.С. в этом приказе не будет отмечена, но, по сути, подведёт итог всей боевой деятельности Ладужской военной флотилии. Успех операции будет обеспечен господством наших сил на озере и в воздухе, умелыми действиями моряков, пехотинцев, летчиков авиации флота и фронта, хорошей организацией разведки и взаимодействия сил. Операция завершится 28 июня 1944 года, а

уже 2 июля Указом Президиума Верховного Совета СССР флотилия будет награждена орденом Красного Знамени и станет именоваться Краснознаменной Ладужской флотилией.

Позже Тулоксинская десантная операция, спланированная и проведенная под руководством командующего Ладужской военной флотилией контр-адмирала Черокова В.С., будет признана одной из наиболее успешных операций ВМФ, проведенных в годы Великой Отечественной войны.

Последний серьезный бой флотилии будет отмечен 18 июля в сводке Совинформбюро: «Корабли Краснознаменной Ладужской флотилии ночью высадили десант на остров Вуарайсунсаари, находившийся в северо-восточной части Ладужского озера. Наши десантники разгромили финский гарнизон и заняли остров. Артиллерийским огнем флотилии потоплены четыре финских сторожевых катера».

Вскоре войска Карельского фронта выйдут на государственную границу СССР. Заключительный вклад в битву за Ленинград моряков флотилии, речников Северо-Западного речного пароходства и морских пехотинцев двух бригад (70-й отдельной морской стрелковой и 3-й морской пехоты) ускорит выход Финляндии из войны и предопределит дальнейшую судьбу Краснознаменной Ладужской флотилии.

Часть кораблей будет передана в состав соединений Краснознаменного Балтийского флота для участия в Прибалтийской стратегической операции (14.09 – 24.11.1944 г.). В ноябре 1944 года управление Краснознаменной Ладужской военной флотилии будет переформировано в Рижский морской оборонительный район, а её боевые корабли примут участие в боевом тралении мин в Финском заливе, в высадке десантов, в блокировании с моря прикато к морю на Курляндском полуострове группы армий «Север». Это обстоятельство позволяет нам выйти за пределы принятых историографических рамок битвы за Ленинград, чтобы проследить дальнейшую судьбу войск противника, избежавшей разгрома под Ленинградом в январе-августе 1944 года, а затем и в Прибалтике.

Ленинградско-Новгородская, Выборгско-Петрозаводская и Прибалтийская стратегические операции вошли в советскую историографию как первый, четвертый и восьмой удары в числе десяти стратегических ударов, нанесенных Красной Армией в 1944 году. Их содержание было сформулировано в докладе И.В. Сталина на торжественном заседании Московского Совета депутатов трудящихся с партийными и общественными организациями г. Москвы 6 ноября 1944 г. в честь 27-ой годовщины Великой Октябрьской

социалистической революции, и поэтому они известны как «Десять сталинских ударов» – 10 решающих побед 1944 года. Граммофонная запись доклада доступна каждому. https://youtu.be/WC9K-G_Npc

Нетрудно убедиться, что Сталин в докладе прославляет не себя, а успехи Красной Армии на фронтах Великой Отечественной войны и трудовой подвиг советского народа в тылу. 1944 год назван «годом решающих побед советских армий и армий наших союзников над немецкими войсками». Главный стратегический итог 1944 года – изгнание немцев из пределов Советской земли – в докладе увязан с открытием Второго фронта. Перечисление основных ударов показывает взаимосвязь стратегических операций, проведенных под Ленинградом, с операциями других фронтов в 1944 году.

Прочитываем формулировки И.В. Сталина и сопоставим их с нашим представлением о содержании и итогах операций, в которых принял участие Ленинградский фронт:

«Первый удар был нанесен нашими войсками в январе этого года под Ленинградом и Новгородом, когда Красная Армия взломала долговременную оборону немцев и отбросила их в Прибалтику. Результатом этого удара оказалось освобождение Ленинградской области».

«Четвертый удар был нанесен в июне этого года в районе Карелии, когда Красная Армия разбила финские войска, освободила Выборг и Петрозаводск и отбросила финнов вглубь Финляндии. Результатом этого удара было освобождение большей части Карело-Финской Советской Республики».

«Восьмой удар был нанесен в сентябре-октябре этого года в Прибалтике, когда Красная Армия разбила немецкие войска под Таллином и Ригой и изгнала их из Прибалтики. В результате этого удара: а) была освобождена Эстонская Советская Республика, б) была освобождена большая часть Латвийской Советской Республики; в) была выведена из строя союзница Германии – Финляндия, которая объявила войну Германии; г) более 30 немецких дивизий оказались отрезанными от Пруссии и зажатыми в клещи в районе между Тукумсом и Либавой, где они теперь доколачиваются нашими войсками».

Всё так. Только мы видим, что результаты «первого удара», нанесённого в январе 1944 года, «округлены» до освобождения городов Остров и Псков в июле, то есть почти до кануна «восьмого удара». Конечно же, Верховный Главнокомандующий не ошибся и не забыл о взятой паузе в стратегическом наступлении на прибалтийском направлении, о расформировании Волховского

фронта. Вероятнее всего, Сталин не захотел мельчить и отмечать в праздничном докладе досадные подробности фронтового уровня. К тому же, образование в июле-августе Новгородской и Псковской областей за счет территории Ленинградской области формально устраняло допущенные временные и пространственные неточности описания «первого удара».

В то же время, подробное перечисление результатов «восьмого удара» раскрывает его взаимосвязь с «четвертым ударом» в части принятия Финляндией условий перемирия, а с «первым ударом» – в части затянувшегося «доколачивания» 30 немецких дивизий, окруженных в Курляндии. Не исключено, что использование И.В. Сталиным невоенного термина «доколачивать» будет воспринято 6 ноября 1944 года посвященным кругом лиц как упрек и напоминание о «казусах» ...

Согласно условиям перемирия с Финляндией, Краснознаменный Балтийский флот получит возможность использовать финские прибрежные фарватеры и порты, но прорыв морской минной блокады Ленинграда состоится только в июне 1946 года. Это станет одной из причин привлечения к активным боевым действиям в поддержку наступления Красной Армии в Прибалтике и Восточной Пруссии только морской авиации, подводных лодок и катеров и тральщиков КБФ.

Отступившая в ходе Прибалтийской стратегической операции 400-тысячная группировка противника будет блокирована на Курляндском полуострове войсками 1-го, 2-го и 3-го Прибалтийских фронтов, сохранит боевой потенциал и будет переименована в группу армий «Курляндия». С 1 апреля Ставка передаст осаду «Курляндского котла» Ленинградскому фронту, усиленному частью войск расформированного 2-го Прибалтийского фронта и упраздненного еще 10 октября 1944 года 3-го Прибалтийского фронта. Однако из-за сохранения тяжелой минной обстановки достаточная плотность морской блокады Курляндского полуострова будет установлена только в начале мая 1945 года.

Символично, что победную точку в истории вражеской группировки, державшей Ленинград в осаде 872 дня, поставят войска Ленинградского фронта, а противник, оказавшись в «курляндском котле», не в полной мере, но всё же познает тяготы осадного положения. Благодаря снабжению, получаемому через порты Либава и Виндава, упорное сопротивление группировки «Курляндия» будет продолжаться до капитуляции Германии. Отдельные боевые действия прекратятся только после 23 мая 1945 года. Численность пленных составит около 190 тысяч солдат и офицеров,

названной «десятым сталинским ударом» – станет Маршалом Советского Союза. Встретит День Победы на Дальнем Востоке, но будет вызван в Москву для участия в Параде Победы во главе сводного полка Карельского фронта. Его штандарт будет первым в парадном расчете. За разгром японской императорской Квантунской армии будет награжден орденом «Победа».

Леонид Александрович Говоров – участник Советско-финской войны в должности начальника штаба артиллерии 7-й армии Мерецкова. С 8 июля 1942 года – командующий войсками Ленинградского фронта. 18 июня 1944 года, после Выборгской операции, проведенной в рамках «четвертого сталинского удара», ему будет присвоено воинское звание Маршал Советского Союза, а 27 января 1945 года, в первую годовщину окончательного освобождения Ленинграда от вражеской блокады – звание Герой Советского Союза. Сводный полк Ленинградского фронта пройдет по Красной площади вторым – после Карельского.

По решению Верховного Главнокомандующего в Параде Победы примут участие сводные полки от 10 фронтов, действующих к концу войны. Исключение составят Карельский фронт, упраздненный в ноябре 1944 года, и 1-й Прибалтийский фронт, расформированный в феврале 1945 года. Очередность прохождения сводных полков будет соответствовать расположению фронтов с Севера на Юг.

Нам остается с сожалением отметить, что в строю Парада Победы 24 июня 1945 года не было ни Волховского, ни 2-го Прибалтийского, ни 3-го Прибалтийского фронтов, участвовавших в битве за Ленинград. Сводный полк Наркомата ВМФ состоял только из представителей Краснознаменного Балтийского, Черноморского и Северного флотов, Днепровской и Дунайской Краснознаменных флотилий. В сохранившейся официальной кинозаписи парада в числе моряков-балтийцев названы лишь «балтийские комендоры, уничтожавшие немецкие дивизии у стен Ленинграда».

https://yandex.ru/video/preview/?text=кадры%20о%20записи%20парада%20победы%201945&docid=5201189&filter=all&parent-reqid=3618728364789088_1478936268432276540203_production_app_host_email_webapp_128&wt_type=video&filmid=123206899268411212

Конечно, нельзя исключать, что в Параде Победы приняли участие красноармейцы, краснофлотцы и офицеры расформированных фронтов и флотилий, влившиеся в новые воинские формирования, но в исторической памяти останутся только 10 штандартов фронтов-победителей, специально изготовленных к Параду Победы. Штандарты будут переданы на хранение в Центральный музей Красной Армии. Место хранения военно-морских флагов знаменной группы сводного полка Наркомата ВМФ установить не удалось.

поэтому подтвердить их принадлежность участвовавшим в параде флотам и флотилиям не представляется возможным. Если предположить, что три флага в центре знаменной группы принадлежат флотам (КБФ, ЧФ, СФ), а Почетный Революционный военно-морской флаг образца 1935 года правого фланга – Краснознаменной Днепровской флотилии, участвовавшей в боях за Берлин, или Краснознаменному крейсеру «Аврора», то Гвардейский военно-морской флаг левого фланга представлял всю морскую гвардию.



Знаменная группа сводного полка НК ВМФ

Но перенесёмся с Красной площади в Ленинград, где из месяца в месяц растёт популярность выставки «Героическая оборона Ленинграда». Решением Совета Народных Комиссаров РСФСР от 5 октября 1945 года №2522-р выставка будет переименована в Музей обороны Ленинграда, который получит статус музея республиканского значения. Война закончилась, и высокий статус музея сыграл определённую роль в привлечении пристального внимания к его экспозиции.

Музей вошёл в историю как «единственный в мире военный музей, созданный в период боевых действий второй мировой войны». <http://bbkadame.ru/> Вряд ли можно было ожидать, что музей, созданный в столь короткий срок по инициативе и в соответствии с замыслом Военного Совета, – подчеркнём, только Ленинградского фронта – в полной мере осветит роль всех участников обороны Ленинграда. Выставка была открыта для посетителей за год до Великой Победы. Шли тяжелые кровопролитные бои, и можно предположить, что Военному совету фронта было не до информационного наполнения экспозиции. К тому же, уже в январе 1945 года А.А. Жданов сдал дела первого секретаря Ленинградского обкома-горкома ВКП (б) и ушёл в Москву, а его преемник А.А. Кузнецов последовал за ним в марте 1946 года. Вероятно, создателей всё устраивало, а в Москве им было уже не до Музея обороны

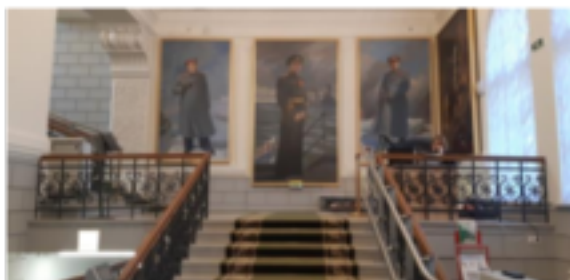
Ленинграда. А.А. Жданов был вторым лицом в партии после Сталина, отвечал за идеологию в Политбюро ВКП (б), и трудно представить, чтобы кто-нибудь без его ведома посмел бы изменить первоначальную концепцию успешно работающего музея. При исполнении решений Военного Совета Ленинградского фронта иначе быть не могло.

Ещё в первую блокадную зиму возведение уникальных сооружений в нереальные для мирного времени сроки стало нормой. Строительство дорог, мостов, портов, барж, прокладка подводных трубопроводов и кабельных трасс – примеров много. Раскрывает организацию проведения срочных масштабных работ недавно рассекреченное постановление ГКО СССР от 11.01.1942 г. №1127с «О строительстве железной дороги от станции Войбокало до Ленинграда». Работы производились «без проектов и смет по облегченным техническим условиям, хозспособом». Топоры, пилы поперечные, лопаты, кирки остроконечные, ломы и трудоспособное население, в основном женщины – всё, что требовалось. Вопрос о приведении объекта в состояние, пригодное для постоянной нормальной эксплуатации, решался после его открытия. <http://kosygin.nv.scribers.ru/postanovlenie-gko-sssr-no-1127-o-stroitelstve-zheleznoy-dorogi-ot-stancii-vojbokalo-do-leninграда-11>

Не были исключением и работы по созданию Музея обороны Ленинграда: музей открыли хозспособом, то есть теми силами и средствами, что были. Музей работал, коллекция пополнялась музейными предметами. После смерти А.А. Жданова все новые требования оперативно учитывались, экспозиция перестраивалась, корректировалось содержание и изменялись акценты экскурсий и размеры портретов. Тем не менее, музей был закрыт в 1949 году и уничтожен в 1952-м.

По официальной версии, в процессе «Ленинградского дела» и расправы над руководителями города музею вменялась крамола. Из разгромного заключения Г.М. Маленкова следовало, что «в музее умышленно преувеличивались факты мук и страданий ленинградцев в годы войны с целью дискредитировать руководящую и направляющую роль партии. В залах вывешивались портреты руководителей Ленинграда, по своим размерам превышающие портреты Сталина и других вождей советского государства...». http://fulltext.spb.ru/spbiblio/digest_spb/Spbd080908_2.pdf

Безусловно, уничтожение музея – явный перебор и катастрофа, исключившая возможность что-либо исправить в дальнейшем, а главное – сохранение уникальных экспонатов и документов. Из всех «улик» сохранились до наших дней только портреты-гиганты генерал-полковника Жданова А.А., адмирала Трибуца В.Ф. и Маршала Советского Союза Говорова Л.А.



Вход в музей. Фото автора.

Портреты выставлены при входе в ныне действующий Музей обороны и блокады Ленинграда. Ростовской портрет В.Ф. Трибуца скорее впечатляет, чем удивляет. Удивительно другое. Начинающийся здесь экскурсионный маршрут проходит вдоль коллекции портретов военачальников, участвовавших в обороне Ленинграда – 26 портретов, среди которых нет портретов контр-адмирала В.С. Черокова и даже Маршала Советского Союза К.А. Мерецкова.

Но это – многострадальный действующий музей, осовремененный к 75-летию окончательного снятия блокады. К нему мы уже обращались в начале статьи. А сейчас нас интересует первоначальная экспозиция 1945 - 1948 гг., поскольку нам теперь известно, что вместе с Краснознаменной Ладужской флотилией на свою экспозицию в Музее обороны Ленинграда по праву и справедливости могли «претендовать» четыре фронта – Волховский, Карельский, 2-й и 3-й Прибалтийские фронты.

В нашем распоряжении теперь не только Очерк-путеводитель выставки «Героическая оборона Ленинграда» издания 1945 г. и воспоминания вице-адмирала Черокова В.С. Используя доступные в наше время информационные ресурсы Интернет, мы можем виртуально посетить выставку 1944-1945 гг. и убедиться в отсутствии таких экспозиций. <http://fotozergs.bejparrel.com/201389.html>

На фоне забытых фронтов кому-то может показаться не заслуживающей внимания и боевая деятельность Ладужской военной флотилии. К тому же, прямое подчинение флотилии Краснознаменному Балтийскому флоту, формально допускает присвоение заслуг подчинённых сил старшим начальником – командующим флотом. Через это можно обосновать и собирательные образы в увиденных нами портретах и в картинах, с которых стреляют балтийские красавцы-линкоры и крейсера. Только это не имеет ничего общего с действительностью и ежедневным подвигом экипажей ладонских буксиров с баржами и вооруженных пароходов, ставших канонерскими лодками, тральщиками, военными транспортом, 15-тонными тендерами, архитектура которых не столь героическая.

Как относиться к безликой строке из музейного Очерка-путеводителя – «Поставки по Дороге Жизни спасли жизнь многим тысячам ленинградцев» – без упоминания Ладожской флотилии и подчиненного ей Северо-Западного речного пароходства, без оценки их участия в борьбе за коммуникации, ставшей главным содержанием деятельности всех, кто воевал на Ладоге? А ведь была еще тяжелейшая зима 1941-1942 гг. и ледовая дорога ВАД-101 с тысячами автомобилей, работу которой обеспечивали моряки и речники многих специальностей. В музее не нашлось места даже её легендарному начальнику – капитану 1 ранга Нефёдову М.А.

Ответы на наши вопросы находим в Отчёте члена Военного совета Ленинградского фронта генерал-лейтенанта Н.В. Соловьева и начальника тыла Ленинградского фронта генерал-лейтенанта А.М. Шилова о борьбе Ленинградского фронта за коммуникации (29.08.1941 – 06. 03.1944 г.), датированном 24 марта 1945 года. Отчет хранится в Российском государственном архиве социально-политической истории (РГАСПИ.Ф.77.Оп.4.Д.51. Л.74-114). Его текст стал известен автору из книги «Оборона Ленинграда. 1941-1945. Документы и материалы». <https://hikorynasia.org/bekh-istorikov/knigi/oborona-leningrada-1941-1945-dokumenty-i-materialy.html> Эта книга издана в 2019 году, адресована в первую очередь профессиональным историкам и будет полезна всем интересующимся историей битвы за Ленинград.

Из 20-страничного текста отчета процитируем наиболее значимые для нашего исследования фрагменты и выделим жирным шрифтом моменты, требующие комментирования.

*«На всём своём протяжении борьба фронта за коммуникации направлялась и возглавлялась непосредственно Военным Советом Фронта – Командующий войсками **Маршал Советского Союза Л. Говоров**, Секретарь ЦК ВКП (б) генерал полковник А.А. Жданов, генерал-лейтенант А.А. Кузнецов, генерал-лейтенант Н.В. Соловьев».*

*«**Руководство на месте и оперативное распорядительство всеми функциями дороги осуществлялось** Управлением Военно-Автомобильной дороги. Во главе был поставлен генерал-майор и.с. Шилов А.М., яввшийся бессменным руководителем как этого Управления, так и организованных впоследствии на его базе Управления Подвоза, а ещё позже – управления Перевозок Ленинградского фронта. Политическое руководство на месте осуществлялось Военкомками Управления т. Шишкиным, а впоследствии – т. Туркиным. Планирование перевозок и ежесуточный контроль проводились*

Управлением Тыла фронта (начальник тыла генерал-майор и.с. тов. Лагунов, начальник штаба тыла – полковник и.с. тов. Новосёлов П.И.)».

«Особенный подъем работы автотранспорта и всех звеньев военно-автомобильной дороги приобрела после 5 января 1942 г., когда было получено обращение тов. А.А. Жданова к работникам Ладажской магистрали. Этот исторический документ мобилизовал все силы и средства дороги на выполнение и перевыполнение заданий по подвозу и эвакуации».

«Строительство и дорожное содержание трассы обеспечивалось дорожными частями фронта под техническим руководством начальника Дорожного управления полковника т. Манахова».

«Боевое обеспечение и охрана водных путей, портов, перевалочных баз, железнодорожных станций были организованы особенно тщательно. В своей работе части обороны взаимодействовали с береговой и зенитной артиллерией и пулеметами, расположенными на побережье, а также боевыми кораблями, действовавшими на Ладажском озере. Охрана судов и караванов на переходах водою осуществлялась совместными действиями боевых кораблей и ВВС КБФ под общим руководством командующего КБФ вице-адмирала тов. Трибуца. Эти действия проводились путем активных операций против баз противника и на его коммуникациях на Ладожском озере, конвоированием караванов, непрерывной дозорной службой, службой противоминного наблюдения, прикрытием с воздуха. Непосредственное обеспечение перевозок на переходе водою проводилось силами Ладожской военной флотилии под командованием капитана 1-го ранга тов. Черокова».

«Работу тыловых частей и учреждений фронта по разрешению задач обеспечения и использования коммуникаций, созданных в период блокады, повседневно направлял и ею руководил Член Военного совета генерал-лейтенант Н.В. Соловьев».

«В сентябре 1943 года все причалы и погрузочно-разгрузочные средства восточного и западного берегов были переданы Северо-Западному речному пароходству».

«Борьба за коммуникации за весь период блокады не затихала ни на один день и увенчалась полной и окончательной победой Ленинградского фронта».

На первый взгляд, трудно в чём-либо возразить. Позволим лишь некоторые уточнения.

Н.В. Соловьев и А.М. Шилов, руководившие на разных уровнях работой Дороги Жизни, вероятно, забыли, что Л.А. Говоров вступил в командование войсками Ленинградского фронта и возглавил Военный совет фронта уже в ходе второй военной навигации 8 июня 1942 года – через полтора месяца после завершения работы ледовой трассы Ладожского озера.

Ещё 9 апреля 1942 года всю ответственность за организацию перевозок для Ленинграда через Ладожское озеро ГКО возложил на Ладожскую военную флотилию, оперативно подчинив ей не только транспортные суда, но и всю созданную за первую блокадную зиму инфраструктуру Северо-Западного речного пароходства. Вторая военная навигация уже началась, успешно приняв эстафету грузовых перевозок от ледовой трассы. К этому моменту сменились пять командующих Ленфронтом, на долю которых выпал самый тяжёлый и трагический период не только для осажденного Ленинграда, но и ладожской коммуникации.

Может быть, по этой причине в отчёте не отражено «руководство на месте и оперативное распоряительство» должностными лицами Ладожской военной флотилии и Северо-Западного речного пароходства, сумевшими в условиях блокады организовать работу транспортного флота и подготовиться к очередной навигации. При этом Северо-Западное речное пароходство упомянуто единственный раз в контексте возвращения ему причалов и погрузочно-разгрузочных устройств в сентябре 1943 года, а задачи тактического и оперативно-тактического уровня, успешно решаемые Ладожской военной флотилией самостоятельно, на постоянной основе, на обособленном театре военных действий в течение четырех военных навигаций, отнесены к заслугам командующего КБФ вице-адмирала Трибуца.

Если всех особенностей организации боевой деятельности Ладожской флотилии исполнители отчета могли не знать, то организация работы автотранспорта и автодорожных служб была в их ведении.

Весь этот период генерал-майор Шилов А.М. руководил военной автомобильной дорогой ВАД-102, но начальником ледовой дороги ВАД-101 был капитан 1 ранга М.А. Нефёдов. Согласно постановлению военного совета Ленинградского фронта от 7 декабря 1941 г. №0712, М.А. Нефёдов вступил в должность, приняв её у начальника автодорожного отдела Управления тыла Ленфронта военного инженера 1 ранга В.Г. Монахова в самый тяжёлый период, и бесценно руководил ледовой дорогой до мая 1942 года. Затем принял руководство Осиновецким портом и стал командиром Осиновецкой военно-морской базы. Ему не суждено было дожить до снятия блокады. Он погиб на

западном берегу Ладоги в мае 1943 года и похоронен на Никольском кладбище Александро-Невской лавры в Ленинграде.

Филиал ЦАМО РФ (Архив Военно-Морского Флота) хранит уникальные документы: записные книжки капитана 1 ранга Нефедова (ЦВМА, фонд 505, опись 8, дело 46, коробка 391) и «Краткая записка о ледовой дороге Ладожского озера и деятельности Ледового участка Военно-Автомобильной дороги ЛенФронта в зиму 1941-1942 года» (там же дело 47). Документы обнаружены исследователем истории Дороги Жизни ВАД-102/101 Степановым Константином Владимировичем и уже использованы в ряде публикаций петербургских авторов <https://www.fly.ru/books/zhizn-samechate/nyh-kuifey/bitve-sa-krigod>. Они позволяют переосмыслить наше представление о роли упомянутых в отчете товарищей, руководивших Дорогой Жизни из Ленинграда.

Традиция делиться неудачами и не делиться успехом закладывалась в Смольном уже в январе 1942 года. Можно ли серьезно относиться к утверждению Н.В. Соловьева и А.М. Шилова в отчете о борьбе за коммуникацию Ленинградского фронта от 24.03.1945 г. об «особенном подъеме работы автотранспорта и всех звеньев военно-автомобильной дороги после 5 января 1942 г., когда было получено обращение тов. А.А. Жданова к работникам Ледовой магистрали»? Значимость обращения явно завышена. Зная всю тяжесть происходящего на ледовом участке ВАД-101 в первый месяц работы, трудно отказаться от мысли, что А.А. Жданов очень удачно выбрал момент для своего обращения.

Напомним, декабрь 1941 года отличался перепадами температур воздуха и штормовыми ветрами, препятствующими стабилизации льда в Шлиссельбургской бухте. Трасса, проходившая через острова Зеленцы, подвергалась обстрелам артиллерией и авиацией противника. Были дни, когда на льду проваливались до пятидесяти «полторок». В январе обстановка существенно изменилась: успешно закончилась Тихвинская стратегическая наступательная операция, была восстановлена железная дорога на участке Тихвин – Войбокало, перенесена перевалочная база и проложены автодороги от станций Войбокало и Жихарево до Кобоны. Окрепший при температурах до –38 градусов лёд теперь мог выдерживать не только груженые машины, но и танки. А с февраля, когда завершилась прокладка железнодорожную ветки Войбокало-Кобона, весь парк машин был сосредоточен на ледовой трассе – около 4 тысяч ГАЗ-АА и ЗИС-5, автобусов, тракторов. Ледовые трассы были перенесены мористее, на безопасное расстояние от берега, занятого противником, выстроена система ПВО, оповещения и регулирования

движения; проложены дублирующие «нитки» дорог, организованы пункты технической помощи и обогрева; отработаны технологии намораживания и укрепления льда, строительства мостов и настилов через трещины и полыньи.

23 апреля 1942 года, когда ледовая трасса была закрыта для движения автомашин, Волховский фронт по предложению военного совета Ленинградского фронта был расформирован. После того, как командующий Ленфронтом М.С. Хозин не справился с управлением укрупнённым фронтом, в июне 1942 г. он был снят с должности, а Волховский фронт вновь сформирован. Похожая история произошла в ходе Ленинградско-Новгородской стратегической операции в январе-феврале 1944 г. с казусами, с расформированием Волховского фронта. С той лишь разницей, что командующий Ленфронтом остался в должности – «доколачивать» группу армий «Север» в Прибалтике.

Идеологическая составляющая причин закрытия Музея обороны Ленинграда выходит за рамки данной статьи. Однако даже на примере рассмотренного отчета нельзя не увидеть причины для возникновения конфликта. В первую очередь, это – отсутствие сведений о роли ГКО в организации транспортировки грузов для Ленинграда на начальном этапе, при потере 21-29 августа 1941 года важных транспортных узлов Чудово и Мга, когда Военный совет Ленинградского фронта пребывал в полной растерянности. А задействованные людские и материальные ресурсы страны в борьбе за коммуникации Ленфронта в 1941-1942 гг.? Разве можно их не учитывать?

Очевидно, что в Ленинграде в процессе создания Выставки и Музея обороны Ленинграда формировалась и материализовывалась общественная память о битве за Ленинград в усечённом виде – в отрыве от военных действий на территории Ленинградской области. Прослушаем сообщение диктора Ленинградского радио от 27 января 1944 года о снятии блокады <https://ok.nu/video/1272420337853> и ещё раз обратимся к тексту приказа командующего Ленинградским фронтом Л.А. Говорова от 27 января 1944 года, подписанному всеми членами Военного Совета фронта – А.А. Ждановым, А.А. Кузнецовым и Н.В. Соловьевым. <https://www.prlb.ru/item/360838> Приказ, как мы можем убедиться, был опубликован на следующий день не только в газете «Ленинградская правда», но и в большинстве региональных газет – везде, где находились в эвакуации ленинградцы. Вся страна радовалась за Ленинград, но вряд ли кто-либо, кроме бойцов и офицеров Волховского фронта, тогда обратил внимание на допущенную неточность. По сути текста приказа следовало, что Ленинград полностью освободился от вражеской блокады своими силами – силами войск

Ленинградского фронта, моряков Краснознаменного Балтийского флота, героическим трудом и железной выдержкой ленинградцев – без помощи извне. Другие фронты здесь, как бы, были не причём.

Указал ли генерал армии Мерецков своему коллеге на неточность, можно только гадать. Вряд ли это имело значение для Сталина, когда Красная армия наступала на всех фронтах и почти ежедневно освобождала города. Были дни, когда Верховный Главнокомандующий подписывал по пять приказов, и Москва салютовала победителям с интервалом в 30 минут.

Сопоставим неточности, обнаруженные после освобождения Мги и Ропши, в отчете Н.В. Соловьева и А.М. Шилова, а затем в содержании экспозиции Музея обороны Ленинграда. Исследуя возможные причины исчезновения из исторической памяти Ленинграда значимых участников обороны города, обнаруживаем признаки влияния человеческого фактора, возможных личностных качеств и, не исключено, межличностных отношений, проявившихся при подведении итогов битвы за Ленинград.

В то же время, статус Н.В. Соловьева как председателя Ленинградского областного исполкома, подписавшего итоговый документ о работе коммуникации Ленинградского фронта, несомненно, учтен руководством Музея обороны Ленинграда. Так сдержанность в оценке реального вклада тех, кто обеспечил работу Дороги Жизни, находясь непосредственно на Ладожском озере, нашла соответствующее отражение в экспозиции и в исторической памяти города. Выяснение истинных причин этого явления оставим профессиональным историкам из НИИ военной истории академии Генерального штаба. В их распоряжении - архивы Минобороны и, может быть, архивы ФСБ. Создание Национального центра истории Великой Отечественной войны дает уверенность, что нас ждут открытия.

В Российской империи войны заканчивались, как правило, разочарованием для тех, кто проливал свою кровь и ковал победу. Не стала исключением и Великая Отечественная война для СССР. День Победы отметили трижды. С декабря 1947 года Президиум Верховного совета СССР постановил: считать 9 мая - праздничный день победы над Германией рабочим, а 1 января – новогодний праздник – нерабочим. С 1 января 1948 года были отменены ежемесячные выплаты, полагавшиеся орденосцам. Вскоре не стало Музея обороны Ленинграда. Забвение стало общим и продолжалось почти 20 лет.

«Восстановление памяти»

Первые 20 лет после Победы над Германией для всей страны обернулись примерами несправедливого забвения подвига героев Великой Отечественной войны. Только в 1965 году по инициативе Леонида Ильича Брежнева День Победы 9 мая вновь получил статус государственного праздника. Забвение сменили 25 лет восстановления памяти о забытых героях.

Ленинград, названный И.В. Сталиным городом-героем ещё 1 мая 1945 года (приказ ВГК №20), https://www.sovunion.info/stalin/index.shtml?5_45 официально признан «Городом-героем» и награждён медалью «Золотая Звезда» к 20-летию Победы в 1965 году. В целях увековечения памяти героических защитников города в 1965-1968 гг. вокруг Ленинграда был создан Зеленый пояс Славы – комплекс мемориальных сооружений на рубежах обороны в сентябре 1941 года. <https://y-puly.com/vybor-napravleniya/rossiya/sankt-peterburg/dostoprimechatehnosti-sankt-peterburga/803-ze-loniyi-poyas-slawy.html>



Фото из Интернета

Это – 200 километров зеленых насаждений и 42 монумента внутри блокадного кольца. 9 из них установлены в пределах Ораниенбаумского плацдарма. Многие из монументов стали местом проведения памятных мероприятий, а символическим центром стал Монумент героическим защитникам Ленинграда на площади Победы, открытый 9 мая 1975 года. Здесь начинались экскурсионные маршруты, посвященные героической обороне Ленинграда. Главный экскурсионный маршрут предусматривал посещение Пискаревокого мемориального кладбища и памятников, установленных на

сухопутном участке «Дороги Жизни» от Ленинграда до Ладожского озера. В деревне Коккорёво на Вагановском спуске установлен мемориал «Разорванное кольцо», ставший главным символом блокады.

Художественные образы, созданные авторами проекта – ленинградскими скульпторами и поэтами – не в полной мере реконструировали историческую действительность, нуждались в дополнительном информационном наполнении. Кроме того, поля сражений за Ленинград и даже стратегическая транспортная магистраль, названная Дорогой Жизни, оказались за пределами Зеленого пояса Славы – на территории Ленинградской области. Вряд ли в этом следует винить первого секретаря Ленинградского обкома КПСС Василия Сергеевича Толстикова, возглавлявшего в те годы город и область. С чего-то нужно было начинать. Ленинград к тому времени уже был в основном восстановлен, а на территории области хватало разрушений. Поэтому сделаем предположение, что пространственное расширение Зеленого пояса Славы было отложено до лучших времён, а создание мемориалов получило продолжение в других формах: движение отрядов Красных следопытов, создание школьных уголков боевой славы и их превращение в школьные музеи.

Первым музеем, посвящённым Дороге Жизни, по праву может считаться школьный музей Ладожской военной флотилии и Северо-Западного речного пароходства в поселке Ваганово, открытый 10 декабря 1966 года. У истоков создания музея стояли Красные следопыты поселковых школ Осиновца, Коккорёва, Ваганова, Борисовой Гривы. На их счету уже было создание школьных комнат боевой славы, поиск забытых воинских захоронений и восстановление имён погибших воинов. После объединения начальных школ в Вагановскую восьмилетнюю школу, по инициативе и при участии отряда Красных следопытов, в Осиновце была создана братская могила «Ладожский курган».

В 1974 году был создан школьный музей в поселке Шум, недалеко от железнодорожной станции Войбокало. Это также один из лучших школьных музеев Ленинградской области.

Созданные на энтузиазме, при поддержке ветеранов-фронтовиков, музеи сохранены до наших дней и открыты для посещения.

60-70-е годы отмечены созданием ведомственных и народных музеев, посвященных битве за Ленинград.

В 1969 году был открыт музей в Сясьстрое. Здесь, на территории эвакуированного на Урал целлюлозно-бумажного комбината, с началом блокады ремонтировали суда Северо-Западного речного пароходства, в ноябре-декабре 1941 года проходили фронтовые автомобильные пути из Подборовья и Тихвина на Новую Ладогу и Кобону. За 1942 год со стапеля

Сясьской верфи деревянного судостроения построены и спущены на воду для Дороги Жизни 31 баржа, а за всю войну – 99 судов.

В поселке Осиневец, на территории бывшего Осиневецкого порта в одном из сохранившихся зданий Ладожской военной флотилии ветераны флотилии и Северо-Западного речного пароходства создали музей, посвященный водной трассе Дороги Жизни, действовавшей три военные навигации 1941-1943 гг. Экспозиция открыта в 1972 г. в статусе филиала Центрального военно-морского музея.



Виктор-адмирал В.С. Чеменов открывает музей в Осинеце

В поселке Кокжорево, в 1,5 км южнее «Разорванного кольца», в сохранившемся здании штаба ледовой военно-автомобильной дороги ВАД-101, силами ветеранов и местных жителей 19 мая 1974 года открыт народный музей «Дорога Жизни», посвященный проектированию, строительству и эксплуатации ледовой трассы зимой 1941-1942 гг.

В замыслах ветеранов было объединение всех музеев и мемориалов Дороги Жизни, созданных внутри «Зелёного пояса Славы» и за его пределами на восточном берегу Ладоги, в единый военно-исторический комплекс. Информационным поводом для расширения «Зелёного пояса Славы» вполне могла стать публикация в 1975 году монографии Валентина Михайловича Ковальчука «Ленинград и Большая Земля: история Ладожской коммуникации блокированного Ленинграда в 1941-1943 гг.», основанной на архивных документах, реальных событиях и воспоминаниях участников Великой Отечественной войны. http://mlitera.lib.ru/ky/kowalchuk_vm/index.html Это фундаментальное научное исследование стало основополагающим для всех, кто и сегодня занимается исследованиями или просто интересуется историей и истоками победы в битве за Ленинград. В.М. Ковальчук раскрыл ошибочность упрощённого представления о восточном берегу Ладоге как «большой земле» и показал географию Дороги Жизни: Новая Ладога, Гостинополье, Волховстрой, Тихвин, Подборовье, Заборье, Каськово, Колчаново, Сясьстрой, Войбокало, Кобона. Между этими географическими пунктами – сотни километров проложенных и восстановленных автомобильных и железных дорог. Здесь шли кровопролитные бои за транспортные узлы, и завершилась первая успешная

наступательная операция, решившая судьбу Ленинграда – Тихвинская стратегическая наступательная операция (10 ноября – 31 декабря 1941 г.).

Можно предположить, что именно книга В.М. Ковальчука и повлияла на включение, хотя и формальное, в число мемориалов «Зеленого пояса Славы» четырех памятников, уже установленных к тому времени на юго-восточном берегу Ладожского озера. Три из них – стела в деревне Кобона (1964 г.), мемориальный комплекс «Легендарная полуторка» в деревне Дусьево на Мурманском шоссе (1973 г.), памятник на железнодорожной станции Войбокало (1975 г.) – отражены в более поздних изданиях схемы «Зеленого пояса Славы» обособленной зелёной полосой. На самых последних схемах можно увидеть уже не только ледовую автомобильную дорогу, но и водную трассу Новая Ладога – Осиневец, часть реки и город Волхов. Четвёртый мемориал «ЗИС-5» установлен в 1968 году в деревне Подборовье, в 200 км на восток. Чтобы его показать, пришлось бы рисовать схему вдвое большего размера.



Фото из Интернета

Вышедшая вскоре книга В.С. Черокова «Для тебя, Ленинград» дополнила монографию В.М. Ковальчука рассказом о людях, обеспечивавших бесперебойную транспортировку грузов по водным и ледовым трассам – о моряках Ладожской военной флотилии и речниках Северо-Западного речного пароходства, о четырёх военных навигациях.

Нельзя не отметить, что переход инициативы в увековечении памяти героических защитников Ленинграда от поэтов, скульпторов и архитекторов к ветеранам-участникам битвы за Ленинград относится к периоду, когда секретарём Ленинградского Обкома КПСС был Георгий Васильевич Романов (1970-1983 гг.). При его правлении и поддержке были открыты музеи, посвящённые Дороге Жизни, в приладожских поселках Осиневец и Коккорево,

мемориальный комплекс «Легендарная полуторка» в деревне Дусьево на Мурманском шоссе и памятник на железнодорожной станции Войбокало.

Г.В. Романов – участник Великой Отечественной войны, воевавший связистом всю блокаду на Ленинградском фронте, переживший дистрофию, контузию и вернувшийся с войны сержантом. После войны он окончил в Ленинграде кораблестроительный техникум и институт, работал по специальностям техник-судокорпусостроитель и инженер-судостроитель. Поэтому он лично поддержал возведение в Новой Ладоге мемориала Краснознаменной Ладожской флотилии и Северо-Западного речного пароходства.



ТЩ-100 возвратился в Новую Ладогу

Без преувеличения можно сказать, что над созданием мемориала трудился весь город. Из далекой Риги своим ходом вернулся в родную базу на вечную стоянку озерный буксирный пароход РБ-30 – тральщик «Сотка» («ТЩ-100»), проверенный в боях на Ладогe, прославившийся в бою за остров Сухо, участник траления мин на Балтике, прорыва морской минной блокады Ленинграда.



Буксирный пароход «Харьков»

На боевом счету речного буксирного парохода «Харьков» – обеспечение прокладки подводных кабельных трасс и трубопроводов через Ладогу, траление и расчистка фарватеров, буксировка барж под огнем авиации противника. Оба корабля заняли почетное место на набережной, названной в честь Ладужской военной флотилии, и одновременно главной площади города неподалёку от здания, где размещался штаб флотилии.



9 мая 1985 года, в день 40-летия Победы в Великой Отечественной войне, в Новой Ладоге состоялось открытие мемориального комплекса в честь моряков Краснознаменной Ладужской флотилии и речников Северо-Западного речного пароходства. На торжественном открытии присутствовали авторы идеи создания мемориала – командующий флотилией В.С. Чероков, начальник штаба С.В. Кудрявцев, председатель совета ветеранов флотилии З.Г. Русаков, ветераны флотилии, приехавшие из Москвы, Ленинграда, Риги, других городов, ветераны Северо-Западного речного пароходства. Новая Ладога, казалось, вновь обретала забытый статус столицы военных моряков-ладожцев, а силуэты двух заслуженных пароходов становились символом дороги жизни наряду с легендарной полуторкой ...

Однако замыслам ветеранов об объединении всех музеев и мемориалов Дороги Жизни, созданных внутри «Зелёного пояса Славы» и за его пределами в единый военно-исторический комплекс с памятниками исполниться было не суждено. В 80-х годах началась перестройка, и большей популярностью в Ленинграде стала пользоваться «Блокадная книга» Даниила Гранина и Алеся Адамовича. А в 90-х гг. Ленинградская область была административно отрезана от города-героя Ленинграда, ставшего Санкт-Петербургом и обособленной «губернией».

Уже в разгар перестройки, в 1987 году, открылся Новолодожский историко-краеведческий музей. Два его зала были посвящены Краснознаменной Ладужской флотилии. В 1988-м открылась экспозиция, посвящённая Дороге Жизни, в местном краеведческом музее деревни Кобона.

Важным событием для всех ленинградцев стало решение Исполкома Ленгорсовета воссоздать в исторических стенах на Соляном переулке Музей обороны Ленинграда. Снова, как когда-то, в 1944 году, ленинградцы передавали в фонды музея бережно сохранённые реликвии военной поры. Торжественное открытие музея состоялось 8 сентября 1989 года. Ожидалось, что возрождённый музей станет координационным центром изучения и сохранения памяти о битве за Ленинград, которая не будет ограничена «Зелёным поясом Славы Ленинграда» и периодом блокады.

Моряки говорят: как пароход назовёшь, так он и поплывёт. Через год решением Министерства культуры СССР от 04 декабря 1990 года Музей обороны Ленинграда получил новое название «Государственный мемориальный музей обороны и блокады Ленинграда». Всего одно слово через «и» и блокада – уже не неотъемлемая часть обороны Ленинграда, а что-то обособленное. Значит, развитие музея можно сосредоточить на сохранении и изучении памяти о блокаде изнутри, наращивая подробностями «Блокадной книги» Даниила Гранина, а ликвидацию белых пятен в истории обороны Ленинграда и битвы за Ленинград отложить на потом или навсегда.

Пройдёт ещё полтора года, и переименование постигнет сам Ленинград. Случилось это 6 сентября 1991 года – ровно через 50 лет после даты, не вошедшей в официальные временные рамки блокады, но имевшей важное значение для тысяч ленинградцев и беженцев. В этот день в 1941 году погибли две баржи с людьми в Новолодожском канале от прямого попадания авиабомб, и было принято решение о прекращении эвакуации людей через Шлиссельбург. Конечно, это – случайное совпадение, но за ним последовали и

закономерности, уже связанные с изменением названия всего государства и цвета флага, со сменой руководителей регионального и федерального уровня...

Музейно-экспозиционная индустрия

Вряд ли переименование нашего города в Санкт-Петербург способствовало пробуждению интереса новоиспеченных петербуржцев к подробностям происходящего на Ладого до официальной даты начала блокады 8 сентября и всего 1941 года, к изучению значения для Ленинграда географических пунктов Мга, Шлиссельбург, Гостинополье, Лодейное Поле, Кобона, Новая Ладога, Осиновец, Борисова Грива. Тихвин, Волхов. Дефицит этих знаний о **сорок первом** вскоре породил мифы «о злодейских помыслах Сталина в отношении города Ленина» и различные спекуляции.

Ленинградцы продолжали считать день окончательного снятия блокады 27 января 1944 года Днём Ленинградской победы и помнить, что прорвали блокаду войска Красной армии 18 января 1943 года.

В нашем городе любовь к переименованиям – давняя традиция. Но никогда ещё прежде губернская территория, в состав которой во все времена входил Петербург-Петроград-Ленинград, не обрела вдруг вместо единого губернатора (или секретаря обкома КПСС) сразу двух губернаторов с одинаковыми компетенциями, но исключительно в рамках сложившихся административно-территориальных границ. Губернатор Санкт-Петербурга и его правительство в лице комитета по культуре получили все основания оградиться административным барьером от проблем Ленинградской области, «уступив» своим профильным коллегам заботу об историческом и культурном наследии провинции и оставленной битвой за Ленинград разрухе, не нужной культурной столице.

Культурная столица в одночасье превратилась в огромный рынок, где продавалось **ВСЁ**. Морская столица лишилась порта и двух крупнейших пароходств страны – Балтийского морского и Северо-Западного речного пароходства. Город-герой Ленинград за годы правления первого постсоветского мэра-губернатора превратился в «Санкт-Петербург – интеллигентный город, образец политической беспринципности» - это из предвыборных дебатов Собчак-Яковлев 31 мая 1996 г. (время 23:21:25)
https://yandex.ru/video/preview/?text=%D0%B4%D0%A5%D0%B1%D0%B0%D0%1%82%D0%8F%20%D0%B0%D0%88%20%D0%B1%D0%8A%D0%8C%D0%82%D0%88%D0%85%D0%81%D0%7F%D0%80%D0%8A%D0%80%20%D0%88%20%D0%B1%D0%8A%D0%8C%D0%82%D0%8F%D0%B1%D0%81%D0%80%D0%80%D0%1%88%D0%85&pathwidget&parent-reqId=162944399442229-18008116338939915164-balancer-knoss-search-yp-vb-8-BAL-1145&wiz_type=video&filmId=4099588024342810821

Из того, что успели сделать чиновники, отвечающие за сохранение культурного и исторического наследия, на 30-летнем постсоветском витке истории культурной столицы, хотелось бы напомнить скандалы 2008-2013 гг., связанные с переселением Центрального военно-морского музея, с попыткой выселить Военно-медицинскую академию за город и всех военно-морских учебных заведений в Кронштадт, с проведением банкетов на крейсере «Аврора». Памятник всему этому – пустырь, заросший лесом на месте Петрозавода, уничтоженного ради газпромовского величия – Охта-центра. <https://www.fontanka.ru/2007/04/27/081/>

Для справки: Петрозавод основан Петром I в 1721 году. В первую блокадную зиму 1941-1942 гг. конструкторы Петрозавода разработали проект 15- и 25-тонных тендеров, построенных в осажденном Ленинграде в количестве 118 единиц для Дороги Жизни. Сам завод всю войну строил боевые катера и минные тральщики, после войны – буксиры и катера.



25-тонный ладонский тендер

К разряду курьёзов, имевших серьёзное продолжение, можно отнести инициативу Законодательного собрания Санкт-Петербурга об изменении официального названия особо почитаемой в нашем городе даты 27 января. В Федеральном законе от 13 марта 1995 г. №32-ФЗ «О днях воинской славы и памятных датах России» она значилась как «День окончательного снятия блокады города Ленинграда (1944 год)». Знакокам русского языка почудилось смысловая неопределенность слова «снятие». Депутаты предложили изменить слово «снятие» на «освобождение».

В ноябре 2013 года название было изменено на «27 января – День полного освобождения советскими войсками города Ленинграда от блокады его немецко-фашистскими войсками (1944 год)», сильно отличающееся от предложенного. По мнению экспертов НИИ Военной истории при Военной академии Генерального штаба, дополнение ключевой ролью советских войск в освобождении города в большей степени устраняли смысловую

недостаточность ранее принятого варианта. Однако блокадники считали, что такой акцент в новой формулировке принижает роль гражданского населения в Ленинградской Победе. Возник лингвистический спор региональных и федеральных депутатов.

Развитие темы исторической справедливости заглушил лишь скандал вокруг телеканала «Дождь» и его некорректного опроса. http://wikileaks.ru/wiki/%D0%9C%D0%A5%D1%80%D0%9C%D1%81_%D0%A2%D0%A0_%D0%94%D0%A8%D0%98%D0%95_%D0%BE_%D0%B1%D0%B8%D0%A5%D0%BA%D0%80%D0%B4%D0%A5_%D0%A8%D0%A0%D0%B8%D0%B9%D1%80%D0%A0%D0%B4%D0%A0 В лингвистическом споре тогда «победил» вариант, предложенный петербургскими депутатами ещё в 2010 году: заменили одно слово «снятие» и исключили «город», режущий слух культурной столицы в сочетании с **Петербургом**.

С 2015 года 27 января Санкт-Петербург отмечает «День полного освобождения Ленинграда от фашистской блокады» как городской праздник, а вся страна – как день воинской славы России! В то же время, СМИ используют все три варианта «официальных названий» наряду с «неофициальным» – «День Ленинградской Победы». В общем, хотели как лучше, а получилось как всегда. Добавили неопределённости. Победила не истина, а депутатские амбиции, помноженные на приобретенный дефицит исторической памяти, накопленный за 70 послевоенных лет.

Много ли изменилось в городе-герое Ленинграде накануне 75-летия Победы?

Прежде всего, это – вынужденное взятие инициативы общественными организациями в восстановлении памяти об истории битвы за Ленинград, которая в нашем городе оказалась ограниченной окончательным освобождением Ленинграда от вражеской блокады 27 января 1944 года.

Днем Ленинградской победы в 1943 году считался день прорыва блокады 18 января, правда, недолго. С 1944 года до наших дней День Ленинградской победы – День полного снятия блокады 27 января 1944 года. Справедливо ли это, если официальная дата окончания битва за Ленинград – 9 августа 1944 года?

Впервые город-герой Ленинград отметил день окончания битвы за Ленинград в 2017 году по инициативе музея «Битва за Ленинград» имени З.Г. Колобанова. В течение 5 дней на Дворцовой площади был проведён осмотр (экспозиция-парад) восстановленной боевой техники времён войны. <https://checklink.mail.ru/proxy?es=LyGyhEPVQ35WzOjexJiGwD0OUCiMytdhFAVQRJhwfK%3D&egid=92zonCr7yA0%2FuCO@b2%2FegexKEdw8E3dVQzw312NlAg%3D&url=https%3A%2F%2Fclick.mail.ru%2FFeedr%3Furl%3Dhttp%253A%252Fm.tvzvezda.ru%252Fnews%252Fforces%252Fcontent%252F201708300748-jei5.htm%26%3Dswm%26%3Dhttp%26%3Dmail%26%3D%26%3D%26126123690Re5798uid=15950425160135712938&from=&to=>

По окончании акции организаторы направили обращение в Законодательное собрание Санкт-Петербурга о включении 9 августа 1944 года в перечень праздничных и памятных дат города. <http://katyusha.org/view.php?id=7472> Следует

филиалов за границей, чем уставным целям и задачам музея. https://tas.ru/turbopages.org/tas_ru/s/obschestvo/7287965?turbo_uid=AA0ca7u6tq9Z7PFDDQOZuwu0hoFVWNKk3c3M0486xysCyl8eiyTzPwPwYrAI7g0_wA7PaawA9xvZLivyUrt18vR0z0808turbo_k=AAAABpT0m7NHQ9Eh0eD6l-8N5dQJ1A81N1U000YUwPw08RT5Jd570z0hHfU9UkqyBQM8P585YnUqdyFvzDhCqGJz&ign=563e078cb7d5af6cb752ae6e27266754a744b7ae010c0e19d2ec61052341159%3A1621920893&parent-reqId=16219208933856-122848445853877853000336-productio-app-host-vla-web-yp-53&trbrc=w При всём этом для сохранения действующего филиала – народного музея «Дорога Жизни» в посёлке Кокорево, расположенного всего лишь в 50 км от Санкт-Петербурга, потребовалось обращение к Президенту и вмешательство Следственного Комитета РФ. Инициировали борьбу за сохранение народного музея не чиновники, а потомки тех, кто строил Дорогу Жизни, работал на ней, а после войны своими руками создавал экспозицию в чудом уцелевшем здании штаба ледовой автомобильной дороги ВАД-101. https://rg.ru/turbopages.org/rg_ru/s/2021/01/27/real-to/narodny-muzey-v-kokkorevo-voshe-ly-v-sostav-gosudarstvennogo-kompleksa.html?turbo_uid=AA0711ef6f:Kwo296123_7eh-gTV1P00Q-0ZT814DnLkFzK7Wf9cELUyBmpUJ9y6N6I2NkSgaeQWU9CE0X75AWOYUw%2C%2C&trbrc=w
<https://regnum.ru/news/2527175.html> Снова – курьёз и досадная мотивация сторон возникшего конфликта. Разночтение федерального и регионального законов о праздниках и памятных датах помогло. Недовольство блокадников отрезонировало пробуждением идеологов скандально известного опроса «Дождя» и рассуждениями в эфире «Эха Москвы» о Дороге Жизни как «сильно льготном пути, о котором на других фронтах можно было мечтать ...» <https://checklink.mail.ru/proxy?w=Pa082F3ayYvdX1wvLsThjpe7XS0P7EUA0HQ40s2v8E%3D&egId=92ozomCz7yJ0%2FUC06b7%2FgeXkEdw8E1dYQzw312MAG%3D&url=https%3A%2F%2Fclick.mail.ru%2Fredir%3Fv%3Dhttps%253A%252F%252Fecho.msk.ru%252Fprogra.m%252Fcode%252F2363173-echo%252F%26%3Dowm%26%3Dhttp%26%3Dmail%26%3D%26%3D0784e0t4d3315act1&url=1596871311139.6331265&from&to> Только теперь вброс кощунства касался не жителей блокадного Ленинграда, а тех, кто сражался на Ладоге и Волхове, кто строил и обеспечивал работу Дороги Жизни. Это – десятки тысяч моряков, речников, красноармейцев и мобилизованных в порядке трудовой повинности рабочих из Вологодской, Ярославской и Архангельской областей. Они делили с ленинградцами голод, холод, бомбежки, артобстрелы и нечеловеческие условия блокады. Строили и восстанавливали под огнем врага причалы, сотни километров фронтовых автомобильных и железных дорог, строили и ремонтировали корабли и суда – чтобы Ленинград в 1941-1943 гг. выстоял и накопил силы для победы. Их подвиг был несправедливо забыт. И забвению уже 75 лет.

Уже шла подготовка к третьему Главному военно-морскому параду, на котором, чтобы не волновать ветеранов флота несправедливостью к Краснознамённой Ладжской флотилии и Северо-Западному речному пароходству, организаторы просто исключили из исторической части знамена всех флотилий. Ничего не изменилось и в юбилейном 2020 году, но, будем справедливы, диктор 1 Канала ТВ, ведущий трансляцию Главного военно-морского парада из Санкт-Петербурга, вспомнил, что моряки воевали и на Ладжском озере. Отнесем этот прогресс к вниманию Президента РФ к проблемам истории битвы за Ленинград.

В январе 2020 года Президент РФ Владимир Путин поручил Правительству РФ совместно с чиновниками Смольного и Администрацией Президента РФ до сентября 2020 года представить предложения по созданию в Петербурге Института истории обороны и блокады Ленинграда. Мгновенно напомнил о своем существовании НИИ военной истории Военной академии Генерального штаба ВС РФ. К декабрю 2024 года военные ученые-историки пообещали подготовить энциклопедию «Битва за Ленинград в Великой Отечественной войне 1941-1945 годов» в 5 томах для массового читателя. Заявлено, что энциклопедия проанализирует исследования отечественных и зарубежных учёных и «введет в научный оборот новые персоналии». <http://www.encyklopedia.ru/news/encr/1613/76587/> Нужно ли объяснять, что оборона Ленинграда и блокада Ленинграда – периоды битвы за Ленинград? Оказывается, просто необходимо.

Прошёл год. Отметили Юбилей Победы и даже 76-летие. И вот, наконец, произошло важное событие, от которого в будущем может зависеть многое: 21 мая 2021 года Президент РФ В.В. Путин дал очередное поручение Правительству РФ о создании национального центра по изучению истории Великой Отечественной войны 1941-1945 годов. Задача центра – обеспечение координации исследовательской и просветительской деятельности различных организаций <https://ria.ru/20210521/putin-1793244254.html>

Идея отличная. Давно пора начинать разбираться в деталях военных событий Второй мировой войны, ранее засекреченных, а также не получивших должного освещения и исторического анализа. Основные вехи войны, события и участники известны из 12-томного фундаментального издания «Великая Отечественная война 1941-1945 годов», а белых пятен достаточно, и заполняют их мифы и спекуляции. Ввод в оборот ранее засекреченных сведений, выявление и устранение причин забвения исторических фактов, координация работы исследователей и просветителей – безусловно, своевременное и полезное дело.

Вот только, кто будет координировать? Если чиновники из Смольного – считай, что пропало. В нашем городе для чиновников главное не сохранение исторического и культурного наследия, а «выставочная индустрия – локомотив экономического развития Северной столицы и одной из важнейших сфер

российской экономики» – это слова вице-губернатора Олега Маркова на 85 Глобальном конгрессе UFI в «Экспофоруме» в 2018 году. <https://www.expoforum.ru/ru/about-company/portfolio/85-ig-bbainyi-kongress-ufi-2018/> Это означает, зарабатывание денег на посетителях – важная сфера деятельности музеев, в том числе и военной истории.

Причем здесь чиновники Смольного? Вспоминаем поручение президента 2020 года, сопоставляем с поручением 2021 года и ...не удивляемся.

Целый год о создании Института истории обороны и блокады Ленинграда не было слышно, но не прошло и недели после очередного поручения Президента РФ, как 28 мая 2021 года вопросы создания института вновь обсуждались под руководством сразу двух вице-губернаторов, курирующих модернизацию экономики Северной столицы, культуру и спорт. Заявлено, что институт будет крупнейшим общедоступным центром изучения и популяризации **блокадной истории** и начнет работу в сентябре – второй половине 2021 года. Базой для намеченной программы станет Музей обороны и блокады Ленинграда в Соляном переулке. <https://nevsky.ru/379587-y-institut-istorii-blokadny-leningrada-prykhut-molodykh-uchebnykh> Подчеркнём, обсуждают не популяризацию истории битвы за Ленинград и даже не популяризацию обороны Ленинграда, а только популяризацию блокадной истории!

Не рано ли? Может быть, следует дождаться создания Национального центра по изучению истории Великой Отечественной войны и при его координирующей роли, используя научный потенциал НИИ военной истории ВАГШ РФ, разобраться сначала с терминологией и периодикой битвы за Ленинград, а затем ввести в научный оборот и просветительскую деятельность, в первую очередь, несправедливо забытые старые «персоналии»?

Наш многострадальный Музей обороны Ленинграда в Соляном переулке, переименованный во второй своей жизни в Государственный мемориальный музей обороны и блокады Ленинграда, находится в ведении Комитета по культуре, осуществляющего координацию, в том числе, просветительской деятельности и научно-исследовательской работы по всем аспектам военной истории битвы за Ленинград и жизни блокадного Ленинграда. Подчеркнём, **исследование битвы за Ленинград закреплено в Уставе музея.**

<http://blokadamuseum.ru/wp-content/uploads/2020/10/%D0%A3%01%81%01%82%D0%80%D0%82-%D0%83%D0%87%D0%85%D0%8F-2011.pdf> Можно предположить, что в концепцию развития выставочной индустрии Санкт-Петербурга и зарубежных филиалов не вписывается совершенствование просветительской деятельности и научно-исследовательской работы по всем аспектам военной истории битвы, и профильные вице-губернаторы решили перепрофилировать Музей обороны и блокады в институт изучения и популяризации блокадной истории или исключить из устава музея функцию **исследования битвы за Ленинград.**

В таком случае, давно необходимый городу-герою Ленинграду общедоступный центр изучения и популяризации всей 1126-дневной битвы за

Ленинград, не ограниченной периодом 872-дневной блокады должен быть создан в Ленинградской области. Такой центр поможет увековечить память всех, кто участвовал в битве за Ленинград за пределами блокадного кольца («Зеленого пояса Славы»). Это – не только ушедшие в народное ополчение и самоотверженно трудившиеся на предприятиях блокадного города ленинградцы. Это – сотни тысяч красноармейцев, краснофлотцев и мобилизованных в порядке трудовой повинности рабочих разных профессий, направленных под Ленинград из различных регионов страны. Не меньше миллиона из них погибли за Ленинград и остались лежать в земле Ленинградской области, никогда не побывав в нашем городе.

Вполне закономерно, что 9 мая 2021 года в Санкт-Петербурге по инициативе Региональной ассоциации поддержки и развития водно-моторного спорта состоялась акция «Бессмертная Флотилия». <https://bflot.ru/> Нежданно-негаданно ко Дню Победы приурочен грандиозный и красочный водный парад. В течение двух часов по рекам и каналам центра города прошло шествие дорогих памяти каждого советского моряка военно-морских флагов. Были и краснознаменные военно-морские флаги образца 1950 года. Они отличаются от Почетного Революционного военно-морского флага Краснознаменной Ладужской флотилии только пропорциями символов. Своевременность акции определена целью, поставленной организаторами – привлечь внимание горожан и гостей города к героической истории Военно-Морского Флота. Вот только жаль, что город не узнал в «Бессмертной Флотилии» забытую Краснознаменную Ладужскую флотилию, воевавшую вместе с Северо-Западным речным пароходством на Ладоге с первого до последнего дня битвы за Ленинград. Цель акции «Бессмертная Флотилия» вполне позволяла отнести её также и к 75-летию прорыва морской минной блокады Ленинграда. Этот день – 5 июня 1946 года – традиционно отмечается в Санкт-Петербурге: он включен в перечень памятных дат города. День прорыва морской минной блокады Ленинграда – напоминание, что военная история нашего города не ограничена периодом сухопутной транспортной блокады с 8 сентября 1941 года по 27 января 1944 года. Он связан пятью годами с началом Великой Отечественной войны 22 июня 1941 года и с двумя датами в ленинградском календаре:

10 июля 1941 года – День начала битвы за Ленинград.

28 августа 1941 года – День памяти Таллинского прорыва.

Эти две даты до настоящего времени не включены в перечни памятных дат Санкт-Петербурга и Ленинградской области, но их чтут потомки моряков, встретивших врага на дальних подступах к Ленинграду, воевавших на кораблях Ладужской, Чудской и Ильменской военных флотилий и на сухопутном фронте, оборонявших Таллин и острова Финского залива. Их помнят во Пскове и в Новгороде, во многих городах Ленинградской области.

Прорыв кораблей Краснознаменного Балтийского флота из Таллина в Кронштадт – крупнейшая трагедия в истории советского флота, но не последняя. После этого дня вся тяжесть ударов немецких армий группы «Север» была направлена на Ленинград. Началась непосредственная оборона Ленинграда на ближних подступах. Около 70 тысяч моряков в сентябре 1941 года сошли на берег и приняли участие в боях за Ленинград на сухопутном фронте. Всего в битве за Ленинград приняли участие более 100 тысяч краснофлотцев и курсантов военно-морских училищ в составе 9 морских стрелковых бригад и бригад морской пехоты, 4 полков, 40 отдельных батальонов и рот.

Шлиссельбургские, Петергофские и Стрельнинские десанты; гибель барж и кораблей с эвакуируемыми людьми на Ладоге; гибель подводных лодок в Финском заливе при прорыве через минные заграждения; гибель тральщиков на боевом тралении мин – все это трагические события, сопряженные с героизмом моряков. 66 соединений, кораблей и частей Краснознаменного Балтийского флота и Ладожской военной флотилии удостоены государственных наград и отличий. Все они, конечно же, достойны участия в будущих «Бессмертных Флотилиях» и, тем более, в военно-морских парадах.

Остается надеяться, что Главный военно-морской парад 2021 года удивит не только масштабом зрелища и сходством с полотнами великих художников, <https://www.poptown.org/news/290121/> но и историческим наполнением, соответствующим 80-летию начала битвы за Ленинград. Но что-то подсказывает: процесс будет длительным ...

Заключение

Данная статья не претендует на научность – это всего лишь конспект «первоисточников», оказавшихся под рукой при ответе на вопрос: почему в городе-герое Ленинграде на Главном военно-морском параде забыли о Краснознаменной Ладожской флотилии?

Автор избегал утверждений и оценочных суждений по тексту статьи, оставляя эту возможность профессиональным исследователям, которым будут доступны секретные архивы, личные, надзорные, оперативно-следственные дела членов Военного совета Ленинградского фронта и Военного совета Краснознаменного Балтийского флота. Очевидно, что Российский государственный архив социально-политической истории опубликовал достаточно материалов, чтобы исключить «Ленинградское дело» и уничтожение Музея обороны Ленинграда из списка возможных причин забвения ладожских капитанов и всех, «кто бился на Ладоге, дрался на Волхове, не отступал ни на шаг, кто в Ленинград пробирался болотами, горло ломая врагу». Ведь песни, сложенные о Ладоге и Волхове сохранились. <https://vindex.ru/video/preview/?text=%D1%88%D0%01%D1%83%D1%80%D0%8F%D0%82%D1%81%D0%85%>

[D1%80%D0%83%D0%85%D0%89%D0%82%D0%8E%D0%8E%D1%85%D0%8E%D0%82%D1%81%D0%8A%D0%88%D1%8F%D0%87%D0%80%D1%81%D1%82%D0%8E%D0%8E%D1%8C%D0%80%D0%80%D1%8F&path=wizard&event:read=16236776991568828077022126638669243-balance-know-searchypsas-3D-BAL-26526wiz_type=vital&filmid=2433925892236270828&url=http%3A%2F%2Fwww.youtube.com%2Fwatch?v=3D-NalNDx_wA](https://www.youtube.com/watch?v=3D-NalNDx_wA)

Забвение началось раньше, при первых успешно проведенных стратегических операциях. Трудно переоценить значение Музея обороны Ленинграда, созданного в Ленинграде, выстоявшем блокаду в годы Великой Отечественной войны. За первый год существования музей посетили более 800 тысяч человек, что соизмеримо с численностью населения города в 1944 году. Кроме политического значения музей длительный период оставался единственным учреждением массовой просветительской деятельности и популяризации истории битвы за Ленинград – по-ленинградски, в усеченном виде. Принятый в январе 1944 года вариант истории убедительно сохраняется в стенах здания в Соляном переулке и через 76 лет.

Если перефразировать В.В. Маяковского, получится: если забывают – значит – это кому-нибудь нужно? Значит – кто-то хочет, чтобы их не было рядом? Без них звезды чувствуют себя увереннее и горят ярче? Кто-то явно перестарался и сгорел, став «жертвой сталинских репрессий». Кому-то повезло, и репрессии не коснулись.

Л.А. Говоров был занят управлением войсками. Он был одним из творцов истории битвы за Ленинград, писали историю другие. У командующего Ленфронтом было целых три члена Военного совета (ЧВСа): А.А. Жданов, А.А. Кузнецов, Н.В. Соловьев. После убийства А.А. Жданова в Москву его преемники не воспрепятствовали установке своих портретов трехметровой высоты рядом с портретом Л.А. Говорова. Экспозицию музея курировали секретарь Ленинградского горкома ВКП(б) Я.Ф. Капустин и начальник политического управления Ленфронта Д.И. Холостов. Подлинники портретов, вероятно, уничтожены, но черно-белые фотографии можно увидеть в Интернет-ресурсе Кибер Ленинка. <https://cyberleninka.ru/>



Портреты Л.А. Говорова, А.А. Кузнецова, Н.В. Соловьева

Мог ли Л.А. Говоров вмешивался в дела членов Военного совета фронта, одобрял ли или делал вид, что не замечает их «партийного руководства»? Маршал Советского Союза Л.А. Говоров пережил всех трёх ЧВСов: с июля 1945 года – командующий Ленинградским военным округом, с 1946 – главный инспектор Сухопутных войск, с 1947 – главный инспектор ВС СССР. В январе 1948 года Л.А. Говоров председательствовал в Суде чести по делу группы

<http://www.vostokphoto.ru/2014/08/15/1944-06-10-1944-08-09-voynennyye-deystviya-na-karelskom-fronte-1944-goda-12/>



Вероятно, возникли бы трудности только в поиске успешно проведенных операций под руководством адмирала В.Ф. Трибуца. Задачи Краснознаменному Балтийскому флоту на участие в Выборгской операции – занять острова Бьёркского архипелага силами флота – поставил командующий Ленинградским фронтом Л.А. Говоров. Руководство Бьёркской десантной операцией (20 – 25.06.1944 г.) было возложено на командующего Kronstadtским морским оборонительным районом (КМОР) вице-адмирала Ю.Ф. Ралля. Силы КМОР действовали не столь успешно, как Ладужская военная флотилия в Свирско-Петрозаводской операции Карельского фронта, тем не менее, адмирал Трибуц в период активной фазы Бьёркской десантной операции 22 июня 1944 года убыл в Новую Ладогу.

Вот как описано прибытие В.Ф. Трибуца в книге В.С. Черокова «Для тебя, Ленинград»: *«В район высадки на катере «МО» прибыл командующий флотом адмирал В. Ф. Трибуц. Оценив обстановку и дав ряд указаний, он вернулся в Новую Ладогу на флагманский командный пункт, куда стекались все сведения о ходе операции».*

Воспоминания командира МО-199 Прикота Сергея Яковлевича содержат некоторые подробности посещения командующим флотом района высадки. <https://member.ru/memoirs/krasnoflots/prikot-sergey-yakovlevich-2/>

Отметим лишь, что Ладожская военная флотилия во время Свирско-Петрозаводской операции была оперативно подчинена командующему войсками Карельского фронта К.А. Мерецкому. Командовал силами в Тулоксинской десантной операции командующий Ладожской военной флотилией контр-адмирал Чероков В.С.

С какой целью командующий флотом прибыл на ФКП Ладожской военной флотилии, выполняющей самостоятельную задачу в интересах командующего фронтом, которому В.Ф. Трибуц не был подчинён? А прибытие на малом охотнике в сопровождении двух торпедных катеров в район высадки, сход на берег во время боя за расширение плацдарма? Вряд ли всех удовлетворит ответ, что командующий флотом вправе сам выбирать место своего пребывания в боевой обстановке...

Орден Красного Знамени Ладожской военной флотилии вручил 17 сентября 1944 года член Военного совета Краснознамённого Балтийского флота вице-адмирал Смирнов Николай Константинович. Командующий флотом В.Ф. Трибуц был, вероятнее всего занят подготовкой предстоящих десантных действий в Таллинской операции (17 – 26.09.1944 г.) и готовился к передислокации штаба флота в Таллин.

Битва за Ленинград закончилась. Шла Прибалтийская стратегическая операция. Краснознаменная Ладожская флотилия уже передавала свои корабли соединениям Краснознаменного Балтийского флота, а её командующий готовился к переформированию управления флотилии в Рижский морской оборонительный район. Знамя Краснознамённой Ладожской флотилии, вероятно, должно было быть сдано в штаб Краснознаменного Балтийского флота. Передали ли его в Центральный военно-морской музей?

Впереди было 8 месяцев Великой Отечественной войны и после её окончания – ещё год прорыва морской минной блокады Ленинграда.

Музей обороны Ленинграда – вотчина Смольного, определившего и определяющего свои приоритеты. Учитывалось ли мнение Военного совета Краснознаменного Балтийского флота в формировании экспозиции? Вряд ли. Отнесение героической ладожской эпопеи к обеспечению работы тыла Ленинградского фронта под руководством членов Военного совета Ленинградского фронта осталось ...

Устранит ли белые пятна в истории поручение Президента РФ о создании Национального центра по изучению истории Великой Отечественной войны 1941-1945 годов? Дойдет ли очередь до всех участников битвы за Ленинград?

P.S.

Автор не является историком, он – потомственный военный моряк, получивший право носить погоны капитана 1 ранга на мостике корабля. Его служба прошла на кораблях, немногим отличающихся от кораблей Ладужской военной флотилии по невзрачности архитектуры, простоте конструкции, возрасту и самоотверженному труду экипажей по поддержанию технической боевой готовности кораблей в тяжелых условиях эксплуатации. Тема Ладоги, Дороги Жизни, Ладужской военной флотилии и Северо-Западного речного пароходства близка с детства возможностью испытать себя в штормовой Ладоге и общаться с моряками, воевавшими на Ладужском озере. Главным среди них был дед по материнской линии, Василий Иванович Малов.

В.И. Малов участвовал в трёх войнах. В Гражданскую воевал краснофлотцем на канонерской лодке Волжской флотилии, был тяжело ранен. О Советско-финской и Великой Отечественной войне никогда не рассказывал. Мемуаров не оставил. Сохранился только черновик отчета за первый период война в личном архиве, но там почти всё – о людях. Советско-финскую и всю блокаду находился на Ладоге в должности начальника Главка Наркомата речного флота – начальника Северного Центрального управления Наркомата Речфлота (ЦУРФА). В его ведении были 6 пароходств Северо-Запада. В ряды Красной Армии и ВМФ не призывался, но был участником Великой Отечественной войны и обороны Ленинграда. Трудно представить в наши дни, но В.И. Малов, занимал высокую должность и в 1948-1953 гг. был пожалован персональным званием высшего начальствующего состава речного флота «генерал-директор речного флота 3 ранга», но до конца жизни имел воинское звание «капитан-лейтенант» и очень им гордился. В.И. Малов вошел в летопись флота как организатор водного транспорта, а в ладужскую эпопею как **один из организаторов Дороги Жизни.**

Общезвестно, что в начале войны был введён институт уполномоченных представителей ГКО. В Ленинграде уполномоченными ГКО были А.Н. Косыгин, А.И. Микоян, Д.В. Павлов. С их поездками на Дорогу Жизни обычно связывают позитивные изменения в её работе. О деятельности полномочных представителей народных комиссариатов почти ничего не известно. Организация управления пароходством, разделенным на две части блокадой отдельная страница в истории битвы за Ленинград.

Постановлением «О транспортировке грузов для Ленинграда» от 31 августа 1941 года ГКО возложил всю ответственность в борьбе за коммуникации на наркомов Путей сообщения (НКПС), Речного флота (НКРФ), ВМФ и Обороны (НКО). НКПС возглавлял Л.М. Каганович, а с 25 марта 1942 года – начальник Главного управления тыла РККА генерал-полковник интендантской службы Хрулёв Андрей Васильевич (совмещал оба поста), НКРФ – Шашков Зосима Алексеевич. На наиболее ответственных направлениях транспортные наркомы расставляли своих чрезвычайных представителей, которые несли всю

тяжесть ответственности за выполнение постановлений ГКО и «хозспособом» «разруливали», казалось бы, невозможное.

В числе наград, врученных речникам за навигации 1941-1942 гг., есть орден Трудового Красного Знамени В.И. Малова и ордена его ближайших соратников – Орден Ленина замнаркома Лукьянова Александра Александровича и орден Красной Звезды главного инженера ЦУРФа Антонова Михаила Петровича. Они замещали В.И Малова, когда он выполнял поручения Наркома Речфлота, которые мог выполнить только он – чрезвычайный уполномоченный Наркомата Речфлота, прикомандированный к Ленинградскому, Волховскому и Северному фронтам, к Ладожской и Онежской военным флотилиям. В наиболее тяжелый период, в сентябре - декабре 1941года, В.И. Малов руководил эвакуацией предприятий и учреждений по внутренним водным путям, обеспечивал проводку судов по Мариинской водной системе на участке Вытегра – Череповец – Кострома. А.А. Лукьянов и М.П. Антонов руководили созданием инфраструктуры для обеспечения работы водной трассы Гостинополье – Новая Ладога – Осинец: строительство причалов, организация судоремонта.

Представители наркомата речного флота, включая В.И. Малова, как и большинство водников не были ленинградцами и оставались, как бы в тени, но все они защищали Ленинград на самых трудных участках Ладожской коммуникации. Вряд ли их действия регламентировали какие-либо должностные инструкции, но были полномочия, и они действовали, сообразуясь с обстановкой.

Из наградного листа к ордену Отечественной войны I степени: *«Работая в должности Начальника Северного Центрального Управления Наркомречфлота т. Малов В.И. исключительно тяжелое время блокады г. Ленинграда непосредственно руководил работой Северо-Западного речного пароходства. Зная хорошо флот и командные кадры т. Малов В.И. обеспечил выполнение заданий ГОКО, Военного Совета Ленфронта и Краснознаменного Балтийского флота по перевозкам вооружения, боеприпасов, продовольствия и военным операциям на Ладожском озере. С опасностью для жизни, часто под бомбёжками противника т. Малов В.И. на месте руководил работами по спасению флота, восстановлению разрушенных причалов. Будучи начальником Сев.-Зап.Реч.Пароходства в 1944 г. руководил подготовкой по высадке десанта для форсирования р. Свирь и Ладожского озера»*

Наиболее известна в течение всей блокады деятельность заместителя начальника СЗРП Алексея Николаевича Новосёлова. Оставаясь в должности, он был назначен заместителем командующего Ладожской военной флотилией по перевозкам. Фактически А.Н. Новосёлов руководил транспортным флотом СЗРП в Ладожском бассейне. Заслуживающий внимания факт - А.Н. Новосёлов представлял начальника ЦУРФа В.И. Малова к награждению медалью «За

оборону Ленинграда». В представлении есть слова: «...В.И. Малов оказывал помощь управлению пароходства...».

Автору не удалось обнаружить документы, объясняющие причины освобождения от должности начальника пароходства Ивана Ивановича Логачёва и назначения его начальником Свирицкой пристани. Деятельность работников Ленинградского обкома ВКП(б) Шинкарёва А.Н. и Прорешного А.М., назначенных в марте 1942 года на руководящие должности управления СЗРП в порядке партийного усиления пароходства, в памяти ветеранов пароходства не сохранилась. Можно предположить, что они руководили частью пароходства, оставшегося в пределах рек Ленинграда и Невской губы...

Вполне закономерно, что В.И. Малов после окончательного снятия блокады не возвратился в Москву, а принял должность начальника Северо-Западного речного пароходства у секретаря Ленинградского обкома ВКП(б) по транспорту Шинкарёва А.Н., совмещавшего эту должность с марта 1942 года. Новое назначение было ответственным понижением, но было принято речниками с воодушевлением. В.И. Малов знал, что нужно делать и, главное, как восстанавливать полностью разрушенную инфраструктуру фронтового пароходства. Вероятно, незаменимость спасла В.И. Малова от послевоенных репрессий и позволила передать пароходство, полностью восстановленное, на пике развития, через 18 лет в 1961 году. В 1964 году было закончено строительство Волго-Балтийского канала, и суда СЗРП стали первыми в стране обслуживать транспортную линию Западная Европа – Иран. Идея строительства судов смешанного плавания «река-море», возникла у В.И. Малова на Дороге Жизни, на Ладоге.

Главный инженер ЦУРФа М.П. Антонов, возвратившись в Москву, вскоре стал заместителем наркома речного флота. Причины раннего ухода из жизни А.А. Лукьянова в 1947 году установить не удалось.



Фото из альбома «Речники на Дороге Жизни»

Так разместили ветераны СЗРП фотографии представителей наркомата речного флота в альбоме 1977 года, подаренном В.И. Малову на 75-летие со дня рождения. На следующих листах альбома – 340 портретов с фамилиями, инициалами и занимаемыми должностями ветеранов Дороги Жизни. Предстоит поисковая работа по восстановлению полных имен ветеранов, но, похоже, их личные дела уже безвозвратно потеряны.

За 30 постсоветских лет крупнейшее пароходство страны, ставшее мобилизационным резервом ВМФ в годы Великой Отечественной войны и спасшее Ленинград в годы блокады, полностью разгромлено. Минтранс в лице Федерального агентства морского и речного транспорта умудрился распродать всё. Символично, что единственный свидетель разгрома Северо-Западного речного пароходства – сохранивший имя на борту сухогрузный теплоход «Василий Малов». Он был продан Верхнеленскому речному пароходству, капитально отремонтирован и продолжает плавание в Тихоокеанском бассейне. Бывший владелец теплохода – ОАО «СЗП» – не позаботились даже о сохранении судового музея ...

Единственный музей Санкт-Петербурга, хранящий в наши дни историческое наследие Северо-Западного речного пароходства, принадлежит Морскому техническому колледжу имени адмирала Д.Н. Сенявина. О тематической направленности музея говорит его название «Отечества достойные сыны». К 80-летию начала битвы за Ленинград и открытия ладожской коммуникации блокадного Ленинграда со страной здесь открыта выставка «Есть слава, которой не будет забвенья, и память, которой не будет конца» – это о боевом братстве Северо-Западного речного пароходства и Краснознамённой Ладожской флотилии. Сотрудники музея проводят большую исследовательскую работу, взаимодействуя с архивами Санкт-Петербурга и общественными организациями ветеранов флота. Здесь всегда рады ветеранам и с благодарностью принимают их помощь.

Такой заинтересованности в исследовательской и просветительской деятельности в Музее обороны и блокады Ленинграда обнаружить не удалось.

Иная ситуация в Ленинградской области, вероятно, нуждающейся в помощи ветеранских объединений. Ветеранам понятна обеспокоенность жителей Новой Ладogi разрушением здания штаба Ладожской военной флотилии и здания, где располагалась квартира командующего флотилией контр-адмирала В.С. Черокова. Ветераны Военно-Морского Флота и Северо-Западного речного пароходства поддерживают общественное движение «Живой Город» и ладожан за создание музея Краснознаменной Ладожской флотилии и Северо-Западного речного пароходства в Новой Ладoge. Основа будущего музея уже много лет хранится в ящиках закрытого на капитальный ремонт Новолодожского краеведческого музея. Музей Краснознаменной Ладожской флотилии и Северо-Западного речного пароходства должен разместиться в историческом здании штаба флотилии!

Список источников:

- Аграфини А.А. Неизвестная блокада: две дороги. - СПб: - Фонд «Созидающий мир»; Издательство «Литпроект», 2020. -224с.
- Битва за Ленинград. 1941-1944 гг.: подвиг города героев в Великой Отечественной войне / Ред. Колл.: А.Х. Даудов и др. – СПб.: Нестор-История, «-19. – 312 с.
- Воздушный мост над Ладогой. Сборник очерков и воспоминаний. – Л.: Лениздат, 1984. – 256 с.
- Галлерин Л.Ю. и др. Героическая эпопея Дороги жизни: воспоминания ветеранов Осень 1941 г. – зима 1943 г. – СПб: ИНКО, 1994. - 128 с.
- Русakov З.Г. Наши морем была Ладога: Морские Ладожской военной флотилии в битве за Ленинград. – Л.: Лениздат, 1980. – 183 с.
- Русин Ю.С. Вся война на «малютках». – М.: Воениздат, 1988. – 224 с.
- Ковалев И.В. Транспорт в Великой Отечественной войне (1941–1945 гг.). – М.: Наука, 1981. – 480 с.
- Ковалюк В.М. Ленинград и Большая земля. История Ладожской коммуникации блокированного Ленинграда в 1941-1943 гг., Л., 1975.
- Кондратьев З.И. Дороги войны. – Москва: Воениздат, 1968. - 360 с. (Военные мемуары)
- Корякин В.С. Советский гражданский флот в годы Великой Отечественной войны. – М.: Вече, 2018. - 320 с.
- Ленинград. Война. Блокада. Дорога жизни. Материалы и исследования / П.В. Игнатев и др.; коммент.: Н.Ю. Бринок и др. – СПб: Галарт, 2018. – 387 с.
- Нефедов М.А. Личные записки. – Гатчина, Центральный военно-морской архив, фонд 505, опись 8, дело 46, коробка 391, поиск провел К.В. Степанов.
- Павлов Д.В. Ленинград в Блокаде. – 6-е изд., испр. и доп. – Л.: Лениздат, 1985. - 238 с.
- Павлюченко В.Ф., Редькин П.Л. Музей «Дорога жизни», Путь-проводитель. – Л.: Лениздат, 1988. – 72 с.
- Оборона Ленинграда 1941-1945. Документы и материалы. /А.К. Сорокин и др. – М.: Политическая энциклопедия, 2019 – 735 с.
- Туманов Н.С. Ладога. Пять нитей жизни. – СПб: Издательство «Европейский дом», 2019 – 248 с.
- Овсянников Ю.В. Дорога в 500 дней. Шлиссельбург и окрестности в годы Великой Отечественной войны. – СПб: Т-Изд «Митра», 2019. – 318 с.
- Озарожский Н.Ю. Лижоры Ладоги. Забытые Дороги Жизни. (1941-1943). – СПб: Издательство «Историко-культурный центр Карельского перешейка», 2015. - 176 с.
- Цветков И.Ф. Организационно-мобилизационные органы и организационные структуры ВМФ России (1695–1945). – СПб: главный штаб ВМФ, 2000. – 826 с.
- Чероков В.С. Для тебя, Ленинград! – Москва, Воениздат, 1978.