Федеральное государственное бюджетное учреждение науки

САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ ИНСТИТУТ ИСТОРИИ

Российской академии наук

(СПб ИИ РАН)

На правах рукописи

Мосунов Вячеслав Альбертович

Борьба за пути сообщения и снабжение Ленинграда в 1941-1943 гг.

Специальность 5.6.1. - Отечественная история.

Научный руководитель:
Д.и.н. А.И. Рупасов

Санкт-Петербург
2021.

Оглавление.

Введение ……4

Глава 1.

1. Борьба за пути сообщения Ленинграда в июле-сентябре 1941 г. и попытки организации снабжения города……19
2. Ситуация со снабжением. Конец августа - конец ноября 1941г……41
3. Организация попыток прорыва блокады и восстановления транспортного сообщения с Ленинградом по суше. Сентябрь 1941 г……56
4. Наступление войск 16-й армии на Тихвин и Волхов……67
5. Попытки прорыва блокады. Октябрь-ноябрь 1941 ……76

Заключение к Главе 1……86

Глава 2

1. Советское наступление зимой 1941-1942 гг. и попытки прорыва блокады……88
2. Работа путей сообщения в декабре 1941 г. – марте 1942 г. Транспортный кризис……103
3. Попытки прорыва блокады в феврале-марте 1942 г……121
4. Подготовка и проведение операции по прорыву блокады летом-осенью 1942 г……130
5. Работа коммуникаций Ленинграда в течение весны-осени 1942 г. Противодействие противника……142

Глава 3.

Операция по прорыву блокады и борьба за пути сообщения в январе-сентябре 1943 г……149

Попытки освобождения линии железной дороги на ст. Мга в феврале-августе 1943 г……156

Работа путей сообщения в условиях прорыва блокады и противодействие противника……168

Заключение…………179

Список использованных источников и литературы……183.

Введение

Актуальность темы. Борьба за коммуникации на протяжении всей истории, начиная с истории Древнего мира, являлась как исходной точкой любых конфликтов, так и главной преследуемой целью. Изменение форм и методов этой борьбы не меняло этой главной цели – по возможности полный контроль коммуникаций или путей сообщения, как основа ослабления и подчинения противника. В ходе Великой Отечественной войны борьба за коммуникации приобрела особо ожесточенный характер. Однако именно данный аспект событий не относится к числу хорошо исследованных в историографии. Особое значение борьба за пути сообщения приобрела в ходе Битвы за Ленинград. Уже с июля 1941 г. одной из основных задач большинства операций Красной армии на северо-западном направлении являлось обеспечение безопасности существующих путей сообщения Ленинграда, поддержание нормального функционирования железной дороги, планирование и создание новых путей сообщения, восстановление освобожденных участков железной дороги. При исследовании событий Битвы за Ленинград особо актуальным является выявление планов восстановления строительства новых участков железной дороги, выяснение того, насколько эти планы соответствовали намерениям советского командования при проведении попыток прорыва блокады. Раскрытие взаимовлияние этих операций на осуществление ударов противника по коммуникациям Ленинграда особенно актуально для выяснения, когда и как немецкое командование отказалось от той или иной операции, направленной на овладение путями сообщения Ленинграда и Ленинградского фронта.

Объектом исследования являются военные действия 1941-1943 гг. на территории Ленинградской области и деятельность партийного и советского руководства, направленная на создание новых коммуникационных линий и поддержание существующих коммуникаций в работоспособном состоянии для осуществления снабжения осажденного Ленинграда.

Предметом исследования - операции войск Красной армии в борьбе за пути сообщения (коммуникации) Ленинграда и снабжение города. Под борьбой за пути сообщения подразумеваются действия вооруженных сил по обороне, захвату и удержанию узловых железнодорожных станций, защите коммуникаций от воздействия противника, а также принимаемые меры по созданию новых коммуникационных линий по воде, суше и воздуху.

Цель исследования предполагает изучение планирования и осуществления операций войск Ленинградского и Волховского фронтов по прорыву блокады Ленинграду, влияние этих операций на работу существующих и создаваемых вновь коммуникаций осажденного Ленинграда.

Цель исследования предполагает постановку **следующих задач:**

1) Выявление влияния хода боевых действий под Ленинградом на процесс снабжения города и возникновение кризисов снабжения;

2) Установление взаимосвязи планов советского командования при организации попыток прорыва блокады и планов на восстановление участков железной дороги;
3) Анализ ранее неизвестных попыток прорыва блокады;
4) Изучение деятельности партийного и советского руководства по планированию снабжения города, строительства и восстановления участков железной дороги для снабжения Ленинграда;
5) Изучение мер, принимаемых советским руководством для обеспечения работы участка железной дороги ст. Ладожское озеро – Финляндский вокзал (г. Ленинград).

Хронологические рамки исследования охватывают период с июня 1941 г. по сентябрь 1943 г. Нижняя хронологическая граница обусловлена возникновением проблемы с обеспечением Ленинграда продовольствием уже в самом начале войны и тем, что борьба за пути сообщения города развернулась в июле 1941 г. Наиболее активная фаза борьбы за коммуникации продолжалась вплоть до сентября 1943 г., когда войска Ленинградского фронта предприняли последнюю попытку захватить Синявинские высоты, позволявшие противнику вести корректировку огня артиллерии по железной дороге Шлиссельбург-Поляны. Кроме этого, в сентябре 1943 г. штаб Группы армий «Север» начал подготовку к отступлению от Ленинграда на тыловой рубеж обороны. Несмотря на то, что осада города продолжалась, но с конца лета 1943 г. командование противника потеряло возможность к активным действиям по нарушению коммуникаций Ленинграда.

Территориальные рамки исследования охватывают территорию Ленинграда и Ленинградской области.

Степень изученности проблемы. Большинство исследований истории Великой Отечественной войны и Битвы за Ленинград представляют ход вооруженной борьбы как последовательный путь от поражений лета и осени 1941 г. до побед 1943-1944 гг. Специальные обобщающие работы, где бы подробно был представлен ход боевых действий на всем Северо-Западном направлении, отсутствуют. В существующих обобщающих трудах борьба за пути сообщения Ленинграда как отдельная проблема для изучения поднималась в связи с операциями Красной армии или противника[1].

Из всех работ, посвященных именно военным аспектам Битвы за Ленинград, следует специально остановиться над коллективной монографией «Битва за Ленинград»[2]. В ней наиболее полно были представлены вопросы планирования и осуществления ряда операций Ленинградского и Волховского фронтов. Это касается и ряда операций по прорыву блокады. Благодаря значительному объему

---

[1] См.: Операции Советских Вооруженных Сил в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг. Военно-исторический очерк. // под ред. С.П. Платонова. Т. 1. М., 1958; Т. 2. М., 1958; История Великой Отечественной войны; История Второй мировой войны.
[2] Битва за Ленинград // под ред. С.П. Платонова М., 1964.

впервые введенного в научный оборот архивного материала, эта работа сохраняет свое значение и сейчас. Тем более, что авторы исследования еще включили в работу и обширный материал о состоянии Ленинграда в период блокады. Поэтому данная монография остается одним из самых важных исследований по теме. Однако сам вопрос борьбы за пути за пути сообщения не выделялся как отдельная проблема. Он лишь упоминался в контексте тех или иных операций войск Красной армии или осуществления решений различных органов власти.

Опубликованная в 1974 г. работа коллектива исследователей по истории Ленинградского военного округа лишь несколько дополнила уже созданную картину[3]. Из последующих изданий истории округа были изъяты отдельные подробности тех или иных операций.

Попытка проанализировать деятельность Волховского фронта за период 1941-1944 гг. в обобщающем труде сотрудников Института военной истории, дала сравнительно мало новых данных о планировании и проведении операций 1942-1943 гг.[4]

Авторы работ, в которых затрагивались вопросы проведения отдельных операций Ленинградского и Волховского фронтов, причинам не упоминали неудачные операции. Несмотря на то, что стало доступным большое количество документов, современные исследователи в основном фиксируют свое внимание на частных эпизодах отдельных наступательных операций. Благодаря их работе был введен в научный в оборот большой объем фактического материала, однако, они почти не касались вопросов планирования операций и не пытались проанализировать вопросы, связанные с планированием восстановительных работ на железной дороге[5].

Книги по истории отдельных соединений Красной армии лишь иногда дополняли уже существующее описание тех или иных операций или отдельных эпизодов. Основная ценность истории 8-й армии заключается в том, что авторы упомянули о наступлении войск армии в феврале 1942 г. в ходе попытки прорыва блокады[6]. Существующие описания первых попыток прорыва блокады Ленинграда

---

[3] Ленинградский военный округ. История ордена Ленина Ленинградского военного округа. - Москва: Воениздат, 1974. - 612 с.

[4] На Волховском фронте. 1941-1944 // Отв. ред. А.И. Бабин. М., 1982 г.

[5] См. напр. Агапов М.М. Любанская операция (07.01.1942 - 10.07.1942): (ход боевых действий и мужество воинов) Ч. 1: Наступательная операция (07.01.1942 - 30.04.1942). М., 2005. Гаврилов Б. И. Долина смерти: Трагедия и подвиг 2-й Ударной Армии. М., 2005; Суходымцев О.А. Невский «пятачок» в операции «Искра» // Плацдарм Невский «пятачок». 1941-1943. С. 322-327. Крюковских А.П. Как развивалась операция «Искра» // Ленинградская битва. СПб., 1995. С. 148-149; Ярхунов В.М. Через Неву. М., 1960. С. 82-84, Крупица К.К. Боевые действия 2-й Ударной армии // Прорыв блокады Ленинграда. СПб., 1994. С. 55-59.

[6] Гладыш С. А., Милованов В. И. Восьмая общевойсковая: Боевой путь 8-й армии в годы Великой Отечественной войны. М., 1994.

были серьезно дополнены авторами очерков об истории 310-й и 4-й гвардейских стрелковых дивизий[7].

Подобный подход, когда выделялись отдельные операции войск Красной армии под Ленинградом, но без привязки к актуальным планам восстановления железных дорог, и без упоминания влияния отдельных операций на осуществление снабжения города, был общим при изучении Битвы за Ленинград. Также для работ советского времени было характерно слабое использование историографии на немецком языке. Борьба за пути сообщения выделялась авторами, в основном, как осуществление попытки прорыва блокада.

Следующий важный момент заключается в определенной трактовке действий противника, которая встречается в работах отечественных исследователей. Особенно важно отметить это в связи с наступлением войск 16-й армии на Тихвин. Отечественные исследователи обычно называют это наступление попыткой замкнуть второе кольцо окружения вокруг Ленинграда. Практически единственными, кто указал истинные цели противника в своей работе, это О. В. Мамонов и И.Г. Никитин[8].

Важным этапом в историографии стало появление ряда обобщающих работ по обороне Ленинграда[9]. В них не только рассматривались действия войск в тех или иных операциях, но и давалась картина жизни города, работа отдельных его служб. Благодаря им возникала комплексная картина деятельности руководства фронта и города. Среди таких работ, следует выделить монографию А.В. Карасева[10]. Борьба за пути сообщения в них не выделялась в качестве отдельного исследовательского вопроса. Эти работы были особенно ценны в первую очередь, за счет значительного объема фактического материала. Важной вехой стало издание пятого тома Очерков истории Ленинграда.[11]

В 1990-е гг. была предприняты попытка обобщения уже известного материала по обороне Ленинграда. В рамках развернувшейся среди ленинградских историков дискуссии острой критике была подвергнута работа Д.В. Павлова[12]. С начала 2000-х гг. был опубликован ряд обобщающих работ по обороне Ленинграда[13]. Среди них стоит выделить монографию Г.Л. Соболева[14]. На данный

---

7 Белан П.С. Казахстанцы в боях за Ленинград. Алма-Ата, 1973; Кадыров Н.З. От Минска до Вены: Боевой путь 4-й гвардейской Апостоловско-Венской Краснознамённой стрелковой дивизии. М., 1985.

8 Мамонов О.В., Никитин И.Г. Они сражались за Малую Вишеру. *Великий Новгород-Малая Вишера, 2016.*

9 См. Карасев А.В., Манаков Н.А., Очерки истории Ленинграда.

10 Карасев А.В. Ленинградцы в годы блокады. 1941-1943. - Москва: Изд-во Акад. наук СССР, 1959. - 315 с

11 Очерки истории Ленинграда: Т. 5. Период Великой Отечественной войны Советского Союза. 1941-1945 гг. /Авт. В.Б. Азаров, Т.С. Александрова, А.Р. Дзенискевич и др. Л., 1967.

12 Блокада рассекреченная / Сост. В. Демидов. СПб., 1995.

13 См. напр. Комаров Н.Я. «Феномен блокадного Ленинграда» М., 2008.

14 Соболев Г.Л. Ленинград в борьбе за выживание в блокаде. С.-Петербург. гос. ун-т. Кн. 2 : Июнь 1942 - январь 1943. 2015;

момент более полной современной обобщающей работы не подготовил не один исследователь.

Среди большого числа обобщающих работ следует выделить еще составленную при участии Ю.Н. Яблочкина, хронику событий блокады[15]. Книга вышла уже после его смерти. Ее основная ценность в том, что в ней приведены данные о выработке помесячной электроэнергии в Ленинграда, и другая статистика. Авторы составители также дали довольно много указаний на решения различных органов власти в Ленинграде.

Следует отметить также коллективную монографию, где рассматривалась деятельность Ленинградской партийной организации в годы войны[16]. Авторы привели ряд фактов о работе транспорта и серьезных проблемах в этой отрасли. Ценностью этой работы и остальных трудов является обширный фактический материал, впервые введенный в оборот.

Следует отметить, что изданий, в которых подробно анализировалась бы деятельность органов управления городом и их решения, касающиеся обороны и функционирования тех или иных путей сообщения, сравнительно мало. Чаще всего, деятельность органов управления в Ленинграде рассматривалась в общем контексте борьбы за город, поэтому работа В.И. Демидова о деятельности Военного Совета Северного (Ленинградского) фронта до сих пор сохраняет свое значение[17]. Что касается отдельных аспектов деятельности Военного Совета в плане снабжения и борьбы за коммуникации то, деятельность различных органов управления упоминалась исследователями в контексте создания дороги по льду Ладожского озера.

Снабжение Ленинграда, в основном, рассматривалось в контексте принятых решений власти и их осуществления. Основной работой по этой теме так и осталась книга Д.В. Павлова[18], лежащая на стыке мемуарной литературы и научного исследования. Д.В. Павлов привел нормы расхода продовольствия, которые устанавливались согласно постановлениям Военного Совета Ленинградского фронта, ряд фактов о работе коммуникаций Ленинграда. В то же самое время, он умолчал о многих негативных факторах, а также о тех распоряжениях, которые отдавал он сам.

Ряд исследователей советского времени подходил к проблеме изучения блокады и обороны Ленинграда более комплексно. В.М. Ковальчук впервые рассмотрел вопрос создания и поддержания функционирования новых

---

[15] Июнь 1941--май 1945: о подвиге Ленинграда строками хроники // Ю. Н Яблочкин, Н. К Новиков, В. А. Ежов. Л., 1989.

[16] Стрешинский М.П., Франтишев И.М., Князев С.П. На защите невской твердыни: Ленингр. парт. организация в годы Великой Отечеств. Войны. Л., 1965.

[17] Демидов В.И. Повесть о Военном совете // Звезда. 1987. № 1. С. 80-120.

[18] Павлов Д.В. Ленинград в блокаде. Л., 1985.

коммуникаций в 1941-1943 гг.[19]. Его работы сохраняют свое значение и сейчас. Однако вопросы восстановления железнодорожного сообщения рассматривались им только в плане исследования истории железнодорожной трассы Шлиссельбург-Поляны. Более ранние планы им не анализировались и не упоминались.

В коллективной монографии о деятельности органов Военных Сообщений Ленинградского фронта был приведен ряд сведений о создании портовой инфраструктуры на берегах Ладожского озера и поддержании железнодорожной ветки Финляндский вокзал – Ладожское озеро в работоспособном состоянии[20]. Вплоть до настоящего времени это единственная подобная работа, в которой дается достаточно полная характеристика как деятельности самого отдела Управления фронта, так и отдельных служб. Работа по проектированию восстановления тех или иных участков железной дороги авторами не упоминается.

Общие исследования, где рассматривается функционирование транспорта, с упором на работу железных дорог в годы войны, работа по снабжению Ленинграда представляется довольно схематично[21]. Следует выделить коллективную монографию о функционировании речного транспорта в годы войны, так как это одно из немногих исследований, где авторы упомянули что Шлиссельбург в начале сентября 1941 г. планировали использовать как перевалочную базу для снабжения Ленинграда и Ленинградского фронта[22].

Исследователи, занимавшиеся вопросами работы железнодорожного транспорта на Северо-западе, касались некоторых аспектов деятельности ленинградского руководства, работы Октябрьской железной дороги и работы военно-восстановительных служб[23]. Обычно, работа Октябрьской железной дороги в них была представлена довольно схематично. В отдельном очерке истории Октябрьской железной дороги ее функционирование преподносилось как умелое и достаточно быстрое преодоление различных трудностей, возникавших в годы войны. Так, ее авторы не упомянули множества трудностей, связанных с работой Ириновской ветки[24], хотя об этом было уже известно из ряда публикаций.

Общими проблемами для всех этих исследований является не только общая схематичность изложения. Так, вопросы, связанные с организацией восстановления железной дороги на освобожденной территории, в основном, поднимались в контексте ликвидации последствий захвата немцами Тихвина,

---

[19] Ковальчук В.М. Ленинград и Большая земля. Л., 1975; Дорога осаждённого блокадного Ленинграда: железнодорожная магистраль Шлиссельбург-Поляны в 1943 г. Л., 1984.

[20] Матросов П.А., Синельников И.Ф., Ефимов А.С., Чивилев М.Г. Магистрали бесстрашных: (Очерк боевого пути ж.-д. войск и службы воен. сообщ. Ленингр. фронта). Л, 1971.

[21] см Ковалев И. В. Транспорт в Великой Отечественной войне (1941–1945 гг.). М., 480 с.

[22] Советский речной транспорт в Великой Отечественной войне / М.Н. Чеботарев, А.Н. Абоймов, М.Д. Амусин. М., 1981.

[23] Куманев Г.А. На службе фронта и тыла: Железнодорожный транспорт СССР накануне и в годы Великой Отечественной войны, 1938-1945. М., 1976.

[24] Юрасов В.М. Магистраль имени Октября. М., 1990.

улучшения подвоза продовольствия и других грузов к портам на восточном берегу Ладожского озера и т.д.

История Ладожской военной флотилии и деятельность Краснознаменного Балтийского флота в годы войны была представлена во множестве изданий, вышедших в разное время. На данный момент самым подробным исследованием деятельность Ладожской Военной флотилии остается коллективная монография[25]. Участию флотилии в снабжении Ленинграда и обороне водных путей сообщения на Ладоге там отведено значительное место. Главной ценностью этой работы является значительный объем различных статистических данных.

Создание и функционирование воздушного моста в Ленинград посвящен ряд разделов в трудах современных российских и советских историков[26]. Обычно, в литературе приводились лишь сводные данные о количестве грузов. Вопрос, кому предназначались эти грузы, и какие конкретно грузы доставлялись в город, в литературе не поднимался.

Наиболее значимыми исследованиями современного времени, где так или иначе затрагивались вопросы работы органов власти, снабжения следует признать труды Н.А. Ломагина[27]. Они оказались новаторскими не только в плане того, что он впервые использовал обширную коллекцию документов немецкой разведки и СД, а также документы из Архива ФСБ. В своих работах он поднял ряд вопросов о структуре управления блокированного Ленинграда, адекватности тех или иных решений, роли отдельных руководителей. Н.А. Ломагин является первым российским исследователем, который процитировал приказ на окружение Ленинграда, отданный штабом 18-й армии в августе 1941 г., а также ряд других немецких документов, характеризующих планы немецкого командования. Что касается борьбы за пути сообщения, то в опубликованных им документах приводятся сведения об обеспеченности норм продажи продуктов по карточкам продуктами, данные о смертности и тд. Также он выявил документы, касающиеся самоубийства секретаря Горкома по транспорту Лысенко.

Среди исследований последнего времени также важно отметить публикации К.А. Болдовского, приводящего большое число архивных данных и дающего исчерпывающую характеристику деятельности Ленинградского Горкома. Одна из его статей посвящена положению Ленинграда в декабре 1941 г[28].

---

[25] Боевая деятельность Ладожской военной флотилии в Великой Отечественной войне (1941-1944 гг.) / Б.М. Звонарев, Н.А. Шмаков; под общ. ред. А.И. Манкевича. М., 1954.

[26] Мирные крылья в годы войны М.: Воздушный транспорт, 1995; Белорусова А.Ю. Летчики особого назначения. М., 2019. Иноземцев И.Г. Под крылом — Ленинград. Боевой путь ВВС Ленинградского военного округа и 13-й воздушной армии в годы Великой Отечественной войны. М.,1978.

[27] Ломагин Н. А. Неизвестная блокада в 2-х кн.: М.-СПб, Нева, 2002; Ленинград в блокаде. М., 2005; Немецкие документы о боях на подступах к городу и о положении в блокированном Ленинграде // Нестор. 2005. № 5

[28] Болдовский К.А. Ленинград в декабре 1941 // Новейшая история России. 2019. Т. 9. № 1. С. 70-82. Горком ВКП(б) и система управления Ленинградом в начале Великой Отечественной войны Вестник Санкт-Петербургского университета. История. 2016. № 2. С. 61-73.

Немецкая историография. Основной ценностью достаточно обширной немецкой дивизионной историографии является собранный авторами работ богатый фактический материал о действиях отдельных дивизий, входивших в состав Группы армий «Север»[29]. При этом авторы полностью избегают каких-либо попыток критически оценить ход боевых действий, решения командования, особенно в связи с отношением к местному населению и выполнению преступных приказов, а иногда и прямо замалчивают неудачи собственных войск. Получить точные представления о реальных задачах войск группы армий «Север» под Ленинградом из подобной литературы почти невозможно. Решение о переходе к блокаде Ленинграда там приводится как пример спонтанного решения А. Гитлера. Роль высшего командования сводится к пассивным наблюдателям, а сами непосредственные исполнители на местах изображаются заложниками долга и воинской чести, не знавшими о преступных приказах, или вовсе не исполнявшие их.

Представления об участии вермахта в блокаде Ленинграда менялись со временем. Даже в четвертом томе совместного труда немецких историков, Й. Хоффманн продолжал утверждать, что осуществление блокады Ленинграда войсками группы армий «Север» было вполне законным способом ведения боевых действий в тех условиях. Притом, его коллеги в той же самой работе привели множество данных об экономическом планировании войны СССР и о том, как планировалось изъятие продовольствия с захваченной территории.

Часть современных зарубежных исследователей воспринимает блокаду как часть «войны на истребление» на территории СССР. Особенно ценными являются работы, исследующие процесс планирования экономического использования оккупированной территории СССР[30]. Эти планы были тесно связаны с планированием непосредственно военной кампании. Еще одним важным моментом, который так или иначе затрагивается зарубежными исследователями, является то, были ли солдаты и офицеры Вермахта участниками военных преступлений и насколько Вермахт был вовлечен в осуществление нацистских планов на местах, в истребление мирного населения оккупированной территории СССР.

Важное значение в этом плане имеет исследование Йорга Ганценмюллера. Он прослеживает связь военного планирования и планов истребительной войны на территории СССР на примере ситуации с Ленинградом.[31]. Автор называет блокаду

---

[29] См. напр. Zydowitz, Kurt. Die Geschichte der 58.Infanterie-Division. Kiel, 1952; Pohlman H. Geschichte der 96. Infanterie-Division. 1939-1945. Bad Nauheim, 1959; Asmus D. Die 20. Inf.Div.(mot). Chronik und Geschichte. Eigenverlag. 2011. Хаупт В. Группа армий «Север». М., 2005.

[30] Kay A. Exploitation, Resettlement, Mass Murder: Political and Economic Planning for German Occupation Policy in the Soviet Union, 1940–1941. 2011. 256 p.

[31] Ганценмюллер Й. Осажденный Ленинград. Город в стратегических расчетах аггресоров и защитников. 1941-1944. М., 2019. = Ganzenmueller J. Das belagerte Leningrad 1941-1944. Die Stadt in den Strategien von Angreifern und Verteidigern. Padderborn. 2005.

Ленинграда, которую он рассматривает как часть общей политики истребления населения СССР с помощью голода. Й. Ганценмюллер коснулся почти всех аспектов жизни блокадного города. Главная ценность его работы заключается во взгляде со стороны и попытке задать те вопросы, которые советские исследователи задавать не могли. Однако ход вооруженной борьбы за пути сообщения Ленинграда исследователя интересовал мало. Следует отметить, что перевод книги на русский выполнен довольно небрежно, поэтому для исследования нами был использован немецкий текст.

Отдельно стоит выделить работу Адриана Веттштайна о том, как Вермахт планировал, готовился и участвовал в уличных боях в условиях городской застройки[32]. Он достаточно подробно описывает вопросы подготовки к использованию химического оружия против Ленинграда, а также планирование операции 1942 г.

Источниковая база исследования.

В нашей работе были использованы документы административного делопроизводства государственных и партийных органов власти, документы различных структур Наркомата обороны, документы объединений и соединений Вермахта, хранящиеся в Национальном архиве (г. Вашингтон, США).

В Центральном Архиве Министерства Обороны РФ (г. Подольск) отложились документы полевых управлений Ленинградского и Волховского фронтов, входивших в них армий. Наибольший интерес для нас представляют решения Военного Совета Ленинградского фронта[33]. Эти документы распорядительного, организационного и планового характера позволяют оценить то, как руководство Ленинграда планировало доставку продовольствия и топлива, какие силы выделялись для обеспечения бесперебойной работы путей сообщения и какие планы восстановления или строительства железных дорог в данный момент времени были наиболее актуальны или должны были исполняться.

Работа с отчетными документами (журналы боевых действий, отчеты) оперативных отделов фронтового управления Ленинградского фронта и управлений его армий позволила выявить ранее неизвестные попытки прорыва блокады. Документы отдельных железнодорожных бригад и их частей позволили уточнить ряд вопросов осуществления планов восстановления и строительства отдельных участков железной дороги[34].

Коллекция микрофильмированных немецких документов в Национальном архиве (г. Вашингтон, США) представляет собой одно из наиболее полных собраний документов и материалов нацисткой Германии. Хранящиеся там документы Группы армий «Север», ее армейских объединений и соединений являются важнейшими источниками для изучения вопросов военного

---

[32] **Wettstein A. Die Wehrmacht im Stadtkampf 1939 – 1942. Paderborn. 2014.**
[33] См. ЦАМО РФ. Ф. 217. Оп. 1258. Д. 6.
[34] ЦАМО РФ. Ф. 20217. Оп. 40015. Д. 33. Л. 8 (об).

планирования и хода боевых действий. Одни из наиболее ценных документов в этой коллекции - приказы на окружение Ленинграда[35]. Многочисленные сохранившиеся журналы боевых действий и донесения о действиях войск позволяют судить о том, какие задачи войска противника выполняли в тот или иной момент. Действия немецких ВВС в зоне ответственности Группы армий «Север» отражались в ежедневных донесениях офицера связи Люфтваффе. Эти доклады поступали в оперативные отделы штабов 16-й и 18-й армии. Наиболее полная коллекция этих донесений представлена именно в составе приложений к журналу боевых действий 16-й армии[36].

В обширной коллекции документов Центрального Государственного архива Историко-политических документов представлены материалы, касающиеся почти всех аспектов жизни осажденного Ленинграда. Наиболее важными для нашей работы оказались выявленные в фондах Ленинградского Горкома ВКП(б) и Ленинградского Обкома ВКП(б) справки и доклады по работе транспорта, промышленности, обеспеченности топливом. Кроме того, нами были обнаружены документы по планированию восстановительных работ на линии Октябрьской железной дороги.

В фонде Ленинградского Областного комитета партии также имеются справки и донесения, характеризующие работу трассы через Ладожское озеро[37]. За 1943 г. там отложились документы, характеризующие работу железной дороги Шлиссельбург – Поляны[38]. Отдельную категорию документов представляют собой планы и справки о проектах восстановления железных дорог[39].

В документах, которые отложились в описи 20 фонда 4000. Оп. 20 (Продовольственная комиссия при Военном Совете ЛФ) содержаться сведения по обеспеченности Ленинграда продовольствием в период с июня по декабрь 1941 г[40]. За декабрь 1941 г. там представлены и справки Уполномоченного ГКО[41].

В Центральном государственном архиве Санкт-Петербурга в фонде 7384 (Ленгорсовет), представлена коллекция копии постановлений Военного Совета Ленинградского фронта[42]. Там же представлены документы по обеспеченности Ленинграда топливом и его доставке в город[43]. В фонде Метростроя хранятся документы строительства № 5 НКПС и УВВР-2. К сожалению, значительная часть отчетных документов в фонде отсутствует. Среди них находятся отчеты и часть

---

[35] NARA. T. 313. R. 330. Fr. 861151.
[36] См. напр. NARA. T. 312. R. 546.
[37] ЦГА ИПД СПб. Ф. 24. 2в. Д. 6234. Л. 7.
[38] ЦГА ИПД СПб. Ф. 24. Оп. 2в. Д. 6560.
[39] ЦГА ИПД СПб. Ф. 24. Оп. 14. Д. 8. Л. 1.
[40] ЦГА ИПД СПб. Ф. 4000. Оп. 20. Д. 6. Л. 1.
[41] ЦГА ИПД СПб. Ф. 4000. Оп. 20. Д. 5. Л. 1-3.
[42] ЦГА СПБ. Ф. 7384. Оп. 36. Д. 63.
[43] ЦГА СПБ. Ф. 7384. Оп. 4. Д. 82. Л.11.

переписки о планировании и осуществлении проекта строительства железной дороги через Ладожское озеро[44].

В Центральном государственном архиве научно-технической документации хранятся документы организации «Лентранспроект» (Ф. 244). Ее специалисты занимались вопросами проектирования строящихся участков железной дороги. В этой коллекции документов есть часть отчетов оперативной группы, занимавшейся разработкой проектов восстановительных работ для УВВР-2. Отдельную часть документации составляет переписка по проекту строительству обвода Мгинского железнодорожного узла. Там же хранятся план и приложения к нему принятого к исполнению проекта железной дороги через Ладожское озеро.

За период после снятия блокады и вплоть до настоящего времени было издано большое количество различных сборников документов, посвященных обороне Ленинграда. Подборка документов в них носила тематический характер. Ряд сборников до сих пор сохраняет актуальность[45].

Сравнительно недавно был опубликован ряд документов, представляющий непосредственный интерес для темы нашего исследования. Так, в сборнике документов РГАСПИ был опубликован ряд отчетов. Среди них есть отчет Н.В. Соловьева и А.М. Шилова о борьбе Ленинградского фронта за коммуникации[46]. В нем приводится 29 августа 1941 г. как дата начала блокады Ленинграда. Основной упор в отчете делается на работу ледовой дороги через Ладожское озеро. Вопрос подготовки и ведения восстановительных работ на железной дороге почти не поднимается, как и вопрос связи между планами советского командования по организацию попыток прорыва блокады и этих планов восстановления. Подобные документы формировали определенный порядок и подход к описанию истории Битвы за Ленинград.

Опубликованный в сборнике отчет Управления тыла Ленинградского фронт о работе трассы через Ладожское озеро и снабжении Ленинграда, в первую очередь, важен тем, что его составители привели большой объем статистических данных о перевозках[47].

В 90-е гг. были опубликованы документы Ставки ВГК[48]. Их важность для темы нашего исследования заключаются в том, что в постановлениях Ставки наиболее

---

[44] ЦГА СПБ. Ф. 9644. Оп. 4. Д. 35. Л. 35.

[45] Блокада Ленинграда в документах рассекреченных архивов / под ред. Н.Л. Волковского. — М: АСТ; СПб.: Полигон. 2005. 766 с.; 900 героических дней. Сборник документов и материалов о героической борьбе трудящихся Ленинграда в 1941-1944 гг. // Сост. Камалов Х. Х. и др. М., 1966; Ленинград в осаде: Сб. документов о героической обороне Ленинграда в годы Великой Отечественной войны, 1941 - 1944 / Отв. ред. д. ист. н. А.Р. Дзенискевич. СПб., 1995.

[46] Оборона Ленинграда. 1941-1944. Воспоминания и дневники участников / Предисл. М. В. Захарова; Л., 1968. С. 666-687

[47] Ленинград. Война. Блокада. Дорога жизни: материалы и исследования / сост. П.В. Игнатьев, Э.Л. Коршунов, А.И. Рупасов. СПБ., 2018.

[48] Русский архив: Великая Отечественная: Ставка ВГК. Документы и материалы. 1941 год. Т. 16 (5—1) // под общ. ред. В.А. Золотарева. М., 1996.; Русский архив: Великая Отечественная: Ставка ВГК: Документы и материалы: 1942 год // под общ. ред. В.А. Золотарева. Т. 16(5-2). М., 1996; Русский

полно отражены общие цели и задачи, которые должны были выполнить войска Красной армии в конкретный период времени. Эти директивные документы являются результатом непосредственного планирования операций войск в рамках определенной кампании. Их изучение дает возможность непосредственного связать цели и задачи войск Ленинградского и Волховского фронтов при осуществлении попыток прорыва блокады и планирование восстановления железных дорог.

К сожалению, далеко не все директивные документы советского командования и военных органов управления введены в оборот в достаточно полном объеме. Например, постановления Военного Совета Ленинградского фронта публиковались только отрывочно. Часть из них до сих пор находится на секретном хранении. Вплоть до нашего времени известны лишь отдельные постановления, попавшие в те или иные сборники[49].

Несколько иначе дело обстоит с документами партийных и советских органов власти. В последнее время выходят сборники, где публикуются документы из фондов архивов Санкт-Петербурга. Сравнительно недавно вышла на данный момент наиболее полная пофондовая публикация документов Горкома и Обкома Ленинграда [50]. Там представлены решения Бюро Горкома и Обкома за период 1941-1942 гг. Также изданы стенограммы Ленгорисполкома за период 1941-1943 гг. [51] Издание этих документов делает более доступным очень ценный материал для исследователей, особенно, если дело касается вопросов функционирования органов власти в отдельно взятый период блокады.

Основные немецкие документы по планированию войны против СССР и касающиеся хода боевых действий были изданы в течение 60-70-хх гг. Подготовленное П.Э. Шраммом и А. Хильгрубером издание реконструированного на основе сохранившихся у него материалов дневника (журнала) боевых действий Верховного командования Вермахта является важнейшим источником для изучения планирования боевых действий[52].

Военный дневник Ф. Гальдера является важным источником, где автор привел ряд сведений, касающихся планирования операций, оценки положения на

архив: Великая Отечественная. Ставка Верховного Главнокомандования: Документы и материалы. 1943 год. // под общ. ред. В.А. Золотарева. Т. 16(5-3). М, 1999.

[49] См. напр. 900 героических дней. С. 39-40; Ленинград в осаде. С. 187-188.

[50] Блокада в решениях руководящих партийных органов Ленинграда, 1941-1944 гг : постановления бюро ленинградских горкома и обкома ВКП(б), стенограммы заседаний / [составители: К. А. Болдовский и др. Ч. 1: Июнь 1941 г. - март 1942 г. СПб., 2019; Блокада в решениях руководящих партийных органов Ленинграда. 1941–1944 гг. Сб. документов. Постановления бюро ленинградских горкома и обкома ВКП(б), стенограммы заседаний / отв. сост. К. А. Болдовский. Часть II. Март — декабрь 1942 г. СПб., 2020.

[51] Стенограммы заседаний исполкома Ленинградского городского Совета. Записи обсуждений, замечаний к проектам, решения ноябрь 1941–декабрь 1942 гг. Сборник документов. — ЦГА Спб., Изд-во «Арт-Экспресс». — 2017. — 439 с.

[52] Kriegstagebuch des Oberkommandos der Wehrmacht (Wehrmachtführungsstab): 1940-1945 / hrsg. von Percy Ernst Schramm in Zusammenarbeit mit Hans-Adolf Jacobsen. Bd. 1. August 1940-31. Dezember 1941. Zsgs H.-A. Jacobsen 1963. 780 с.

фронте и тд[53]. Текст дневника впервые был издан на английском языке[54]. Издание было подготовлено таким образом, что Ф. Гальдеру удалось убрать многие подробности, связанные со своей деятельностью и участием в подготовке ряда документов. Он постарался скрыть факт своего участия в военных преступлениях. Так, он не упомянул подготовку и издание приказа об окружении Ленинграда, который сам и подписал. При подготовке издания отрывков из дневника, Ю.М. Лебедев не упомянул об этом, однако чрезвычайно много внимания уделил ошибкам советских переводчиков.

Ю.М. Лебедев также подготовил к изданию часть дневника В. фон Лееба. Немецкий издатель отметил, что дневник с сентября 1941 г. воссоздан на основании записей в журнале боевых действий оперативного отдела Группы армий «Север». Там приведены оценки ситуации командующим Группы армий. Это важный источник читателя дезориентируют и комментарии российского публикатора, часто демонстрирующего откровенно плохое знание источников.

Многие из участников Битвы за Ленинград, занимавшие различные командные посты, оставили свои воспоминания. Особенно важными для нашей работы являются воспоминания ветеранов железнодорожных войск. Я.М. Майоров, бывший начальник политотдела 9-й железнодорожной бригады, в своих мемуарах упомянул о кризисном положении, сложившемся с доставкой продовольствия и других грузов с берега Ладожского озера в Ленинград[55]. Это важный источник по истории железнодорожных войск Ленинградского фронта, и 9-й отдельной железнодорожной бригады в частности.

Работе воздушного моста по снабжению Ленинграда был посвящен сборник воспоминаний[56]. Особенно ценным его делает то, что там были опубликованы воспоминания бывшего Уполномоченного Военного Совета Ленинградского фронта.

К тридцатой годовщине прорыва блокады был подготовлен сборник воспоминаний участников прорыва блокады[57]. Его составители в первую очередь привели очерки и воспоминания непосредственных участников боевых действий в ходе операции «Искра». Лишь сравнительно небольшой объем этой книги отведен для воспоминаний участников строительства железной дороги Шлиссельбург-Поляны и тех, кто водил на ней составы. Воспоминания о строительстве железной дороги Шлиссельбург-Поляны и работе строительства №5.

---

[53] Русский перевод Гальдер Ф. Военный дневник. Ежедневные записи начальника Генерального штаба Сухопутных войск 1939-1942 гг.— М.: Воениздат, 1968-1971; Т. III. От начала восточной кампании до наступления на Сталинград (22.06.1941 — 24.09.1942). М.:Воениздат, 1971.

[54] Halder F. War private journal of Generaloberst Frans Halder, Chief of the General Staff of Supreme Command of the German Army (OKH). 14 August 1939 to 24 September 1942 / Historical Division, SSUSA 8 Volumes. Vol. VII. 1 Aug 41 — 24 Sep 42. — 400 p.;

[55] Майоров Я.М. Магистрали мужества. М., 1982.

[56] Воздушный мост над Ладогой / сост. В.И. Краснояров, М.И. Ялыгин. Л., 1984.

[57] Операция «Искра». (Прорыв блокады Ленинграда. 1943 г.). Сб. воспоминаний / сост. С.М. Бойцов, С.Н. Борщов. Л., 1973.

Также был подготовлен сборник воспоминаний ветеранов ледовой дороги через Ладожское озеро[58]. В этом сборнике был опубликован очерк бывшего начальника управления тыла Ленинградского фронта генерал-майора Ф.Н. Лагунова. В нем работа коммуникаций Ленинграда и Ленинградского фронта и работа службы тыла дается схематично, без существенных подробностей.

Методология и методы исследования. В основу исследования положены принципы историзма и объективности. Принцип историзма предполагает рассмотрение объекта, как результата диалектического взаимодействия объективных и субъективных факторов в конкретно-исторических условиях.

Положения, выносимые на защиту.

- Возможность функционирования коммуникаций и путей сообщения осажденного Ленинграда и доставки грузов в города определилась результатами вооруженной борьбы между войсками Ленинградского и Волховского фронтов и войсками Группы армий «Север». Неоднократно предпринимаемые попытки прорыва блокады Ленинграда заставляли командование противника задействовать имеющиеся силы и ресурсы для сохранения существующего положения и не давали ему организовать постоянную и эффективную борьбу, направленную против коммуникаций осажденного Ленинграда.
- Борьба за пути сообщения Ленинграда развернулась с началом Битвы за Ленинград. Командование противника уделяло особое внимание тому, чтобы как можно быстрее перерезать Октябрьскую железную дорогу. Первая попытка сделать это была предпринята в июле 1941 г. и была сорвана благодаря контрудару войск Северо-Западного фронта под г. Сольцы.
- Борьба за пути сообщения продолжилась после прорыва Лужского рубежа войсками 16-й армии Группы армий «Север». Одновременно, в условиях боевых действий начали нарастать трудности по обеспечению Ленинграда продовольствием. Захват немецкими войсками ст. Чудово 21 августа 1941 г. привел к тому, что основной путь доставки грузов в Ленинград оказался перерезан. Последовавшая потеря ст. Мга и провал попытки осуществления снабжения Ленинграда через г. Шлиссельбург привели к срыву планов снабжения Ленинграда.
- Решение ГКО от 30 августа 1941 г. в дальнейшем оказало значительное влияние на планирование и осуществление наступательных операций войск Ленинградского фронта с целью прорыва блокады и освобождения путей сообщения. Большинство из них было нацелено на то, чтобы пробить коридор вдоль Ладожских каналов.
- В октябре 1941 г. борьба за пути сообщения окруженного Ленинграда продолжилась на восточном берегу р. Волхов. Захват немецкими войсками

[58] На Дороге жизни // Сост. П.Л. Богданов. Л., 1980.

Тихвина в ноябре 1941 г. привел к ухудшению ситуации с доставкой продовольствия к перевалочным пунктам трассы по льду Ладожского озера.

- Советские наступательные операции зимы 1941-1942 гг. под Ленинградом оказались неудачными, но вследствие крайнего напряжения сил, командование противника вынуждено было отказаться от массированных ударов по коммуникациям осажденного Ленинграда.
- Одним из наиболее негативных последствий установления блокадного кольца стал кризис в работе путей сообщения на окруженной территории в течении зимы 1941-1942 гг. Он был частично преодолен только в марте 1942 г. Благодаря мерам, принятым руководством СССР и руководством Ленинграда летом 1942 г. по развитию портовой инфраструктуры, строительству судов и складывающейся ситуации был достигнут окончательный перелом в работе путей сообщения Ленинграда. В дальнейшем, он был закреплен прорывом блокады Ленинграда и последовавшим за этим строительством железной дороги Шлиссельбург -Поляны.
- Выполнение постановления Военного Совета от 5 июля 1942 г. зависело от регулярности работы трассы через Ладожское озеро. За счет того, что основные усилия противника направлялись на поддержку своих сухопутных войск и отражение попытки прорыва блокады, он не смог выделить больших сил для ударов по трассе.
- Попытки прорыва блокады требовали не только планирования действий определенных группировок войск Красной армии, но и подготовки планов восстановления тех или участков железной дороги. В отдельных случаях, требовался уже не план восстановления, а план строительства отдельной линии.

Научная новизна: В ходе выполнения исследования выявлена связь планов восстановительных работ участков Октябрьской железной дороги с планированием и осуществлением операций по прорыву блокады. Выявлены и проанализированы документы по планированию строительства обвода Мгинского железнодорожного узла, причины кризиса на железной дороге зимой 1941-1942 гг., установлена взаимосвязь между напряжением боевых действий в ходе попыток прорыва блокады в 1941-1942 гг. и организацией ударов сил противника против советских коммуникаций.

Структура диссертации: диссертация состоит из введения, заключения и трех глав, списка литературы. Во Введении приведены цели, задачи, положения, выносимые на защиту, характеристика степени изученности вопроса и источников.

Глава 1
Борьба за пути сообщения Ленинграда в июле-сентябре 1941 г. и попытки организации снабжения города.

К началу Великой Отечественной войны Ленинград был одним из крупнейших городов Советского Союза. К началу войны население Ленинграда составляло около 3 млн. человек[59]. Снабжение Ленинграда было централизованно, продовольствие, топливо поступалb извне. Как отмечает Н.А. Ломагин, вплоть до 22 июня 1941 г. основной объем грузов, в т. ч. продовольствия, доставлялся в город по железной дороге[60]. В городе также не имелось хранилищ, где было бы возможно хранить значительные объемы продовольствия. Сельское хозяйство Ленинградской области могло обеспечить потребности городского населения в продовольствии примерно на 17%. Остальное продовольствие требовалось подвозить.

Энергосистема города получала электроэнергию от десяти электростанций. Семь из них использовали в качестве топлива уголь или торф[61]. В год им требовалось более 1500 тыс. различного торфа и более 800 тыс. т угля. Кроме того, также требовался мазут в количестве не менее 155 тыс. т. Таким образом, речь шла о значительных объемах привозного топлива. Местные ресурсы были представлены торфом. Его основные месторождения находились на левом берегу Невы, на территории Мгинского района Ленинградской области. Таким образом, только для обеспечения работы городских электростанций требовался непрерывный подвоз достаточно значительного объема топлива. Торф также требовал транспортировки в город.

В период до 1941 г. в процессе продовольственного снабжения города наблюдались определенные трудности[62]. Наиболее острая ситуация с доставкой в Ленинград продовольствия и других грузов наблюдалась в течение 1939-1940 гг.[63] во время войны с Финляндией. К 22 июня 1941 г. далеко не все из них были устранены. Вдобавок, не существовало актуального плана эвакуации населения или «разгрузки» города. Такой был составлен в 1932-1934 гг. После 1939 г. его доработка затянулась и к началу

---

[59] Черепенина Н.Ю. Демографическая обстановка и здравоохранение в Ленинграде накануне Великой Отечественной войны. // Жизнь и смерть в блокированном Ленинграде. Историко-медицинский аспект. СПб., 2001. С. 34.

[60] Ломагин Н.А. Учет и контроль — основа социализма: размышления о внутренних причинах голода в Ленинграде осенью и зимой 1941–1942 гг. // Петербургский исторический журнал. № 3. 2019. С. 157.

[61] Оборона Ленинграда // под ред. А.К. Сорокина. М., 2019. С. 647.

[62] Дзенискевич А.Р. Экономика и общество Ленинграда накануне и в период «Зимней войны». // От войны к миру: СССР и Финляндия 1939-1944 гг. Сб. статей. Под ред. В.Н. Барышникова. СПб., 2006. С. 122.

[63] Твердюкова Е.Д. Кризис снабжения в Ленинграде накануне Великой Отечественной войны // Университетский историк. Вып. 4. 2007. С. 118-129.

войны руководство города не имело точных указаний по вывозу из Ленинграда предприятий, населения[64].

Если судить по опубликованным документам и работе Г.А. Олейникова, план действий Ленинградского военного округа имел существенные изъяны. Округ должен был обеспечивать оборону значительного участка территории от части Эстонии до Кольского полуострова. При этом силы округа оказывались весьма ограниченными[65]. По мнению Г.А. Олейникова, выполнить поставленные задачи по прикрытию линию границы войска округа были физически не в состоянии[66].

Сама возможность того, что город окажется под ударом с юго-западного направления, учитывалась советским руководством. Считалось, что противник на направлении Псков-Двинск сможет развернуть до 12-15 дивизий. А для обороны будет необходимо не менее 6-8 дивизий.

Немецкое командование развернуло на северо-западном направлении войска ГА «Север» в составе двух армий и одной танковой группы. Их поддерживал 1-й Воздушный флот в составе которого были части трех эскадр бомбардировщиков. Их задачи в предстоящем наступлении были окончательно определены 8 июня 1941 г.[67] В этом документе цели на ведение борьбы именно за коммуникации Ленинграда не ставились. Согласно немецким планами, по войскам Прибалтийского Военного округа[68] наносила удар еще и соединения 3-й Танковой группы ГА «Центр».

План военной кампании против СССР был тесно связан с планами экономической эксплуатации захваченной советской территории. Целеполагание среди лидеров нацисткой Германии на стратегическом уровне определяло то, насколько быстро удастся захватить наиболее плодородные районы СССР. Особое значение для нацистского руководства приобретал захват Украины. В этих планах особое место занимали вопросы судьбы населения на оккупированной территории. Как планировалось решение этого вопроса, показывают документы, подготовленные статс-секретарем Г. Бакке из Министерства сельского хозяйства[69]. На основе его указаний была составлена так называемая «Зеленая книга». В ней

---

[64] Черепенина Н.Ю. Указ. соч. С. 30-31

[65] Материалы о представлениях советского руководства относительно плана прикрытия границы силами Ленинградского Военного округа опубликованы в сборнике 1941 г. // Науч. Ред. В.П. Наумов. М., 1998. Кн. 1. С. 189.

[66] Олейников Г.А. Героические страницы битвы за Ленинград: исследование хода и анализ некоторых операций и сражений на Северном (Ленинградском) и Волховском фронтах. СПб., 2000. С. 24-25.

[67] Germany and the Second World War. Vol. 4. The attack on the Soviet Union // Ed. by H. Boog. 1996. P. 290-291.

[68] см. Исаев А.В. Иной 1941. От границы до Ленинграда. М., 2011. С. 12-13; Новиченко А.Л. 1941-й. Боевые действия 11-й армии в Литве. Тамбов, 2014. С. 68.

[69] Туз. А. Цена разрушения: Создание и гибель нацисткой экономики. М., 2018. С. 609-612; Gerlach C. Kalkulierte Morde. S. 46-59; Kilian J. Wehrmacht und Besatzungsherrschaft im Russischen Nordwesten 1941-1944: Praxis und Alltag in der Militärverwaltungszone der Heeresgruppe Nord. 2012. S. 35.

прямо указывалось, что все промышленные центр и крупные города на западе России должны быть отрезаны от источников продовольствия[70].

Судьба населения Москвы и Ленинграда была также решена еще до нападения на Советский Союз. 23 мая 1941 г. было принято решение о том, что Ленинград и Москва в случае их захвата не будут снабжаться[71]. Согласно Г. Бакке, эта территория входила в т.н. «дефицитную» (т.е. с отрицательным балансом производства сельскохозяйственной продукции) зону, покрытую лесами. Так как основным приоритетом являлось снабжение оккупированной Германией территории Европы, т.н. «дефицитная» зона не должна была получать дополнительных ресурсов. То же самое относилось и к крупным городам СССР. Многочисленные свидетельства, приводимые А. Кеем, говорят о том, что это не было спонтанное решение немецкого руководства. Предложения Г. Бакке получили одобрение со стороны А. Гитлера, и 23 мая появилась директива Экономического штаба «Ост», где было прямо сказано о прекращении снабжения индустриальных центров – Москвы и Санкт-Петербурга[72].

Представители немецкой военной элиты хотя и не являлись членами партии, но в значительной мере разделяли взгляды нацистов на ведение войны против Советского Союза. Обязательное выполнение приказов, впоследствии признанных преступными, подчеркивалось в распоряжениях, отдаваемых на самом высоком уровне. А их исполнение в будущем было повсеместным[73]. Й. Хюртер приводит высказывания Георга фон Кюхлера, командующего 18-й армией, сделанные во время совещания с командирами дивизий. Г. Кюхлер почти дословно повторял слова А. Гитлера о завоевании жизненного пространства на Востоке и т.п. Командующий 4-й танковой группой Э. Гепнер в этих вопросах был также полностью солидарен с нацистским руководством[74]. Документы, рассылаемые штабом 4-й Танковой группы, также прямо свидетельствовали о характере будущей войны, как войне на истребление[75].

Таким образом, у руководства нацисткой Германии и представителей военного руководства существовал определенный консенсус по поводу будущей войны против СССР. Уже к моменту

---

[70] Туз А. Указ. соч. С. 612-613.
[71] Kay A. The purpose of the Russian Campaign is the Decimation of the Slavic population by Thirty Million»: The radicalization of German food policy in early 1941 //Nazi policy on the Eastern front, 1941. Rochester, 2012. P. 110-111.
[72] ее текст опубликован в Война Германии против Советского Союза. Berlin, 1991. С. 45.
[73] Huerter J. Hitlers Heerfuehrer. Die deutschen Oberbefehlshaber im Krieg gegen die Sowjetunion 1941/1942. Muenchen, 2007. S. 251, S. 491.
[74] Huerter J. Op. cit. S. 218-219; русский перевод 1941 г. Кн. 2. С. 151.
[75] NARA. T. 314. R. 1389. Fr.259.

нападения на СССР были выработаны решения, которые в случае их претворения в жизнь, означали массовую гибель советского населения. В случае с Ленинградом открывалась возможность использования голода не только как средства ведения войны, но и как средства истребления мирного населения в рамках оккупационной политики.

Финское командование смогло создать к северу от Ленинграда достаточно сильную группировку и добиться определенного численного превосходства над развернутыми севернее Ленинграда войсками округа[76]. Э. Зимке приводит сведения, что по мнению финского командования они смогли создать перевес над силами Красной армии к северу от Ленинграда равный 3:1[77]. Учитывая объективные обстоятельства, связанные с нарядом сил округа, существующая советская группировка лишь с очень большим трудом могла бы остановить это наступление.

Для войск Ленинградского военного округа война начиналась совершенно не так, как в других приграничных военных округах. Здесь не было внезапного нападения. Оперативная директива штаба округа, определившая задачи его войскам, была отдана 23 июня 1941 г[78]. Войска округа разворачивались для отражения удара противника с севера. В течение нескольких последующих дней советские ВВС нанесли ряд ударов по территории Финляндии. Вскоре после этого Финляндия объявила войну СССР. Боевые действия для наземных войск округа начались 29 июня. К этому моменту немцы смогли нанести поражение войскам Прибалтийского военного округа. К 29 июня войскам Группы армий «Север» удалось выйти к Западной Двине. Ленинград оказался под ударом сразу с двух направлений. Наиболее сложная ситуация, грозившая захватом города с ходу, создалась именно с юга.

Советскому руководству пришлось принимать ряд срочных мер. Одной из важнейших стало формирование 10 июля 1941 г., согласно постановлению ГКО, Главного командования Северо-Западного направления. Главнокомандующим назначили К.Е. Ворошилова, членом Военного Совета стал А.А. Жданова, начальником штаба М.В. Захаров[79]. К этому моменту уже шло создание Лужской оборонительной позиции, формирование частей народного ополчения и др. Эти меры советского руководства достаточно

---

[76] См. Олейников Г.А. Указ. соч. С. 7-10; Козуненко Д.А. 1941: Хроника боев на Карельском перешейке. СПб., 2014. С. 16-17.
[77] Зимке Э. Немецкая оккупация Северной Европы. 1940- 1945. Боевые операции третьего рейха. 1940-1945 гг. М., 2005. С. 236.
[78] Подробнее см. Олейников Г.А. Указ. соч. С. 29-31.
[79] Июнь 1941 - май 1945. О подвиге Ленинграда строками хроники. Л., 1989. С. 22.

подробно представлены в различной исследовательской литературе[80].

Основные вопросы, связанные со снабжением города оставались в ведении Ленгорсовета. Его председатель П.С. Попков входил и в состав Горкома ВКП(б). В самом горкоме обеспечение торговли и общественного питания, деятельность госпиталей и эвакопунктов и работа пищевых предприятий находились в ведении П. Г. Лазутина, работа транспорта и ремонт автомобилей – в ведении И. К. Лысенко[81].

Деятельность Военного Совета Северного фронта в течение долгого времени была целиком направлена на решение ряда частных задач обороны города. Решения, связанные с организацией снабжения Ленинграда, оставались вне его компетенции[82].

Отдельные решения, касающиеся вопросов снабжения и создания запасов продовольствия, принимались на уровне Горкома. Так, председателю Леноблисполкома Н.В. Соловьеву было поручено необходимые меры к увеличению обеспеченности города мясом за счет заготовок по Ленинградской области, с таким расчетом, чтобы заготовить не менее 10 тыс. тонн и довести запас мяса в Ленинграде до трехмесячной нормы. В то же время заместитель председателя Ленгорисполкома И.А. Андреенко должен был принять все необходимые меры по обеспечению хлебом и увеличению запасов зерна и муки в городе[83]. Первая попытка упорядочивания расхода продовольствия в военных условиях была предпринята с введением карточной системы 18 июля 1941 г.[84]

Вопреки имеющимся в литературе утверждениям положение со снабжением Ленинграда продовольствием уже с начала июля 1941 г. начало вызывать опасения[85]. Начало войны город встретил в тот момент, когда поступление основного объема продуктов питания только ожидалось[86]. По состоянию **на** 1 июля на складах конторы «Заготзерно» находились следующие запасы:

всего 25 842 тонн муки на мелькомбинатах, сортовой муки 6727 тонн;

Крупы всего 10 082 тонн;

овса и ячменя 4 350 тонн

---

[80] См. Соболев Г.Л. Ленинград в борьбе за выживание в блокаде. Кн. 1. Июнь 1941-май 1942 г. СПб., 2013. С. 58-60; Крюковских А.П. Ленинградское ополчение. СПб., 2006. С. 13-18; Хомяков И.М. Лужский рубеж. СПб., 2014 С. 45-48; Ленинград в осаде // Отв. ред. А.Р. Дзенискевич. СПб., 1995. С. 29-33.

[81] Болдовский К.А. Горком ВКП (б) и система управления Ленинградом в начале Великой Отечественной войны // Вестник СПБГУ. Вып. 2. 2016. С. 66-67.

[82] Демидов В.Н. Повесть о Военном Совете // Звезда. 1987. № 1. С. 85.

[83] Блокада Ленинграда в решениях руководящих и партийных органов Ленинграда 1941-1944 гг. Ч. 1. Июнь 1941-Март 1942 г. // Отв. сост. К.А. Болдовский. СПб., 2019. С. 33.

[84] См. Ленинграда в осаде. С. 263.

[85] См. Манаков Н.А. В кольце блокады. Л., 1961. С. 90.

[86] Очерки истории Ленинграда. С. 179.

Ржи — 113 тонн

Пшеницы — 7 194 тонн.

Эти запасы, обеспечивали население города мукой — на две недели, крупой — на два с половиной месяца, а овсом — на три недели[87]. Такое состояние сделало крайне напряженной всю работу по обеспечению города продовольствием.

Отдельные меры по перераспределению запасов были приняты. В частности, в Ленинграде удалось добиться использования для нужд снабжения города часть транзитных грузов. Важнейшим условием продовольственной безопасности для города и войск фронта было сохранение возможности доставки грузов в город по железной дороге. В силу складывающейся военной обстановке уже к середине июля 1941 г. она могла оказаться под угрозой.

Одним из важнейших вопросов, который следовало оперативно решать в ходе боевых действий, был вопрос скорейшего восстановления железнодорожных путей, станционного хозяйства. 30 июня решение Политбюро об учреждении при фронтовых управлениях должностей уполномоченных НКПС. На Северном фронте эту должность занял член коллегии НКПС Б.П. Бещев. В число их обязанностей входила организация военно-восстановительных работ[88].

Б.П. Бещев в Ленинграде мог опереться на имеющиеся ресурсы как в виде квалифицированной рабочей силы, так и в виде инженеров-проектировщиков. Находившийся в городе институт «Лентранспроект» уже довольно долго время вел проектировочную работу в интересах Наркомата Путей сообщения. Его специалисты занимались изыскательскими работами и проектировали новые железнодорожные ветки. Кроме этого, в городе вели работы рабочие строительства №5 НКПС, численностью около 12 тыс. человек. Их основная работа до июля 1941 г. заключалась в строительстве Ленинградского метро. Однако, с началом войны, строительство №5 было переброшено для постройки укреплений сначала на Карельский перешеек, а потом на Лужский рубеж.

Поэтому основные задачи по восстановлению участков железной дороги теперь возлагались на создаваемы специальные восстановительные службы железной дороги и подразделения железнодорожных войск. 9-я железнодорожная бригада в начале войны находилась в Белоруссии. После того, как ее все же удалось перебросить на Северо-западный участок, она была отправлена на Карельский перешеек. На западных и юго-западных подступах с июля 1941 г. действовала 11-я железнодорожная бригада. В тот

---

[87] ЦГА ИПД СПб. Ф. 24. Оп. 2б. Д. 1438. Л. 1.

[88] Куманев Г. А. На службе фронта и тыла Железнодорожный транспорт СССР накануне и в годы Великой Отечественной войны. М., 1976. С. 75.

момент основной задачей для подразделений железнодорожных войск было не восстановление, а заграждение, то есть уничтожение путей и тд, перед наступающими немцами. Непосредственно в первой половине июля 1941 г. впервые возникла опасность, что немецким войскам удастся перерезать Октябрьскую железную дорогу.

После захвата немецкими войсками г. Псков и г. Остров[89], немецкая 4-й Танковая группа продолжила наступление в северном направлении. 8 июля 1941 г. был отдан приказ по Группе армий, в котором говорилось, что Группа армий «Север» наступает и захватывает Ленинград. Согласно этому приказу, 4-я Танковая группа должна была выйти на рубеж от Ладожского озера до Кронштадтской бухты и блокировать город[90]. Еще одной задачей для ее частей было не допустить отхода частей Красной армии из Эстонии. Из приказа следовало, что части Группы армий наступали в расходящихся направлениях. 18-я армия должна была наступать в северном направлении из района восточнее Псковского озера, а 16-я армия наносила удар в северо-восточном и частью сил должна была взаимодействовать с 3-й Танковой группой, наступая на Великие Луки.

В направлении Ленинграда перешли в наступление два корпуса 4-й Танковой группы. На левом фланге действовал XXXXI моторизованный корпус. На правом фланге наступал LVI моторизованный корпус. Задачей XXXXI корпуса 12 июля было наступление в северо-западном направлении и захват плацдармов на р. Луга[91].

Следует отметить, что в этот момент Северный фронт не обладал достаточными силами для создания перед войсками Группы армий «Север» какой-либо более-менее плотной обороны.[92]. Войска Северо-Западного фронта уже понесли во время боев в Прибалтике значительные потери и только переброска сил из состава Северного фронта могла как-то изменить ситуацию. Вероятность того, что немецким войскам удастся быстро выйти на ближние подступы к Ленинграду была очень высокой. В последующих событиях роль Главного командования Северо-Западного направления оказалась очень велика. Ряд важнейших решений, связанных с обороной города в целом, и борьбой за пути сообщения в частности, оказался связан именно с действиями этого

---

[89] О боях у Пскова и Острова см. Исаев А.В. От границы до Ленинграда. М. 2011. С. 201-225.
[90] NARA. T. 313. R. 330. Fr. 8611839.
[91] NARA. T. 314. R. 979. Fr. 349-351.
[92] ЦАМО РФ. Ф. 217. Оп. 1221. Д. 220. Л. 175.

органа. Одним из этих решений, воплощенных в жизнь, стало проведение контрудара 11-й армии у г. Сольцы[93].

15 июля задача 4-й Танковой группы была конкретизирована. Ей предстояло выйти на рубеж Нарва-Луга-Новгород и нанести удар, чтобы отрезать Ленинград с юго-востока[94]. LVI моторизованный корпус Э. фон Манштейна оказался первым немецким соединением, начавшим борьбу за пути сообщения Ленинграда. В это время в составе корпуса была одна танковая и две моторизованные дивизии. Сам Манштейн прямо указывает, что задача корпуса состояла в захвате Чудово[95]. После нескольких дней боев LVI корпус вынужден был отойти. Первый успешный советский контрудар привел к тому, что немецкий план был сорван и опасность того, что Октябрьская железная дорога будет перерезана, на время была устранена.

В то же время оценка результатов контрудара советским руководством была слишком оптимистичной. 19 июля 1941 г. Военный Совет Северо-Западного фронта представил результаты контрудара под Сольцами К.Е. Ворошилову. В этом документе говорилось, что наступательный порыв противника сломлен, и немцы отказались от дальнейшего наступления[96].

Отдельные советские штабные работники уже к этому моменту осознавали возможность того, что Ленинград может быть отрезан от остальной части Советского Союза. Еще 24 июля помощник начальника оперативного отдела Главкомата Северо-западного направления предупреждал о том, что противник своими подвижными частями может прервать сообщение между Ленинградом и Москвой. Правда, в своем докладе он прямо говорил, что сил Северо-Западного фронта для сильного контрудара не хватит[97]. Начальник штаба Северо-Западного направления М.В. Захаров предложил план разгрома т.н. «Новгородской группировки противника»[98]. Его доклад, судя по всему, был составлен к концу июля 1941 г. План предусматривал совместные действия войск Северного и Северо-Западного фронтов. В нем Захаров предлагал сосредоточить в районе г. Луга 4-5 стрелковых дивизий, одну танковую дивизию и этими силами нанести удар в направлении на Струги Красные. Северо-Западный фронт должен был силами 11-й армии нанести удар на Сольцы. Концентрическими ударами предполагалось окружить и

---

[93] О ходе контрудара см. Мамонов О.В. Остановленный блицкриг. С. 9; Хомяков И.М. Лужский рубеж. С. 138; Исаев А.В. Иной 1941 г. От границы до Ленинграда. М., 2011. С. 236-245.
[94] NARA. T. 313. R. 330. Fr. 8611831.
[95] Манштейн Э. Утерянные победы. Смоленск, 1999. С. 211-212.
[96] Исаев А.В. Указ. Соч. С. 246.
[97] ЦАМО РФ. Ф. 249. Оп. 1544. Д. 12. Л. 38-41.
[98] ЦАМО РФ. Ф. 249. Оп. 1544. Д. 12. Л. 34-37.

уничтожить противника и развивать наступление на Псков. Следует признать, что это предложение выходило за рамки просто обеспечения безопасности путей сообщения Ленинграда и разгрома Новгородской группировки[99]. Этот смелый замысел не был обеспечен достаточными силами, и не смог быть реализован до начала немецкого наступления.

Во второй половине июля руководство НКПС попыталось инициировать работы по усилению железнодорожной линии от Мги на Сонково (город в Калининской области). Эта линия могла бы стать дополнительной коммуникацией для Ленинграда. Разработки проекта началась в конце июля 1941 г. Дело вскоре застопорилось, из-за того, что местные ленинградские организации не могли связаться с руководством Кировской, Северной и Ярославской дорог[100]. К концу августа 1941 г. работа не была завершена.

Кроме этого, начальник Кировской железной дороги предложил усилить пути на участке Тихвин-Волхов. Это были вполне своевременные меры. Последовавшее вскоре резкое ухудшение обстановки сделало невозможным исполнение задуманного.

Советское командование излишне оптимистично оценивало ситуацию после контрудара под Сольцами. Вскоре, подошедший в этот район I армейский корпус отбросил части 11-й армии и вновь захватил Сольцы[101]. Дальнейшее немецкое наступление удалось остановить только севернее, у р. Шелонь[102].

В это же время XXXXI корпус повернул на северо-запад и вышел к р. Луга в ее верхнем течении. Его дивизиям удалось захватить два плацдарма на левом берегу р. Луга. Немецкое командование смогло создать угрозу быстрого выхода к Ленинграду и того, что войска Красной армии в Эстонии могут быть окончательно отрезаны. Положение войск Северного фронта было чрезвычайно серьезным. 10 июля началось наступление финнов в Южной Карелии. Им достаточно быстро удалось продвинуться вглубь советской территории и создать прямую угрозу выхода к р. Свирь[103].

Как раз в эти дни немецкое руководство приняло ряд важнейших решений. Часть из них касалась непосредственно судьбы Ленинграда. Как отмечает Алекс Кей, в «Зеленой папке» решение вопроса о судьбе Ленинграда было названо «трудной проблемой». На состоявшейся 16 июля конференции А. Гитлер

---

[99] Раманичев Н.М. Срыв плана захвата Ленинграда // Великая Отечественная война. Кн. 1. М., 1998. С. 200-201.
[100] ЦГА НТД. Ф. Оп.1-1. Д. 54. Л. 99, 112, 124-125.
[101] см. Buxa W. Weg und Schicksal der 11. Infanterie Division. S. 32-33.
[102] von Allmayer-Beck C. Die Geschichte der 21. (ostpr./westpr.) Infanterie-Division. Muenchen, 1991. S. 243-245.
[103] Олейников Г.А. Указ. соч. С. 50-53.

отметил, что Ленинград следует сравнять с землей, перед тем как территория будет передана финнам[104]. А. Кей также приводит свидетельства Ф. Гальдера о намерениях Гитлера. По своей сути, военным решением для такого подхода являлось именно окружение города и близлежащей территории. В ближайшие дни это решение стало трансформироваться в непосредственные задачи для войск ГА «Север». 21 июля 1941 г. во время посещения А. Гитлером ГА «Север» было сказано следующее: перерезать железнодорожную линию Москва-Ленинград, чтобы избежать отхода частей Красной армии на другие участки фронта и к Москве, для чего задействовать соединения 3-й Танковой группы[105]. А. Гитлер также особо отметил, что требуется соединение финнов и немцев в районе восточнее Ленинграда[106].

Что касается 3-й Танковой группы, то передача ее сил планировалась для операции восточнее Осташкова в район Вышнего Волочка[107]. Это позволило бы отрезать весь северо-западный участок фронта от остальной территории СССР. В тот момент плану не дали хода, а приказом ОКХ было решено передать части 3-й Танковой группы на усиление северному соседу в начале августа. Следует также отметить, что аналогичные решения должны были быть подготовлены и по поводу судьбы Москвы. Нельзя сказать, что решение А. Гитлера относительно Ленинграда было лишь выражением его мнения. А. Кей приводит множество высказываний самых различных руководителей нацисткой Германии[108]. Высказывания о судьбе Ленинграда и его населения делали Г. Геринг, оберпрезидент Восточной Пруссии Э. Кох, генерал-квартирмейстер Вермахта Э. Вагнер, а также группенфюрер Р. Гейдрих. Суть этих высказываний заключалась в том, что нельзя позволить использовать ресурсы Германии для снабжения населения такого крупного города как Ленинград, крупные города на территории СССР должны окружаться и уничтожаться. Тем самым они выразили поддержку решения А. Гитлера по уничтожению крупных городов на территории СССР.

Планы противника относительно Ленинграда были конкретизированы в течение последней декады июля. В журнале боевых действий 4-й Танковой группы было сказано, что Ленинград должен быть принужден к сдаче путем окружения и последующим воздействием голода[109]. Решение об окружении города Э. Гепнер

---

[104] Kay. A. Exploitation, resettlement, mass murder. Political and economic planning for German occupation in the Soviet Union. New York, 2006. P. 185.
[105] KTB OKW. S. 1030-1031; Ленинградский «блицкриг» С. 96
[106] NARA. T. 311. R. 53. Fr. 7065902.
[107] Ленинградский Блицкриг. С. 103; NARA. T. 311. R. 53. Fr. 7065905/
[108] Kay A. Op. cit. P. 186.
[109] NARA. T. 313. R. 330. Fr. 861151.

считал верным с точки зрения ведения операций. Запись в журнале боевых действий танковой группы прямо говорит о том, что уже на этом этапе немецкое руководство уже на уровне непосредственных исполнителей собиралось использовать голод как оружие. В непосредственной близости от Ленинграда противник не ожидал встретить сильного сопротивления. Командование противника старалось избежать участия подвижных частей в уличных боях.

Планы по окружению города были точно определены в приказе штаба Группы армий от 23 июля. Часть войск на правом фланге 4-й Танковой группы передали штабу 16-й армии[110]. Перед ними оставалась задача захватить Чудово. В приказе был обозначен рубеж окружения, куда должны были выйти войска Гепнера. Он проходил от Шлиссельбурга вдоль берега Невы до Ивановского (Усть-Тосно), далее, вдоль линии Марьино (на немецкой карте – южнее Пушкина) – Красногвардейск – Тайцы, Высоцкое, Петергоф.

Таким образом, командование Группы армий конкретизировало задачи и установило конкретный рубеж выхода войск, обозначив первый важный транспортный узел, который требовалось захватить. Это теперь было задачей пехотных частей. Тот круг задач, который был обозначен в приказе и отданных на его основе распоряжениях, в дальнейшем определил действия немецких войск на Северо-западе не только в 1941 г, но и в последующее время. Чуть позже приказ был откорректирован, об этом будет сказано ниже.

В течение последней декады июля и начала августа финны продолжали наносить удар за ударом войскам Северного фронта. Только к 25 июля финские войска были остановлены на рубеже р. Тулокса. К этому моменту группировка 7-й армии в Южной Карелии оказалась расчленена на несколько частей. Часть сил армии оказалась прижатой к северному берегу Ладожского озера С 31 июля началось наступление финнов против войск 23-й армии на Карельском перешейке Обстановка там складывалась еще менее благоприятно, чем в Южной Карелии. Оборона 23-й армии была вскоре прорвана. Севернее Ленинграда назревала катастрофа.

Новое немецкое наступление началось 8 августа. XXXXI корпус после двухдневных боев прорвал оборону частей Кингисеппского сектора. Одновременно LVI корпус предпринял наступление в районе Луги. В ходе последовавших боев войскам Э. Манштейна не удалось взять город.

Наступление против Восточного сектора Лужской позиции началось 10 августа. Это был новый этап борьбы за пути сообщения Ленинграда. Удар на Новгород и Чудово должен был наносить I армейский корпус 16-й армии. Слева от него находился XXVIII

---

[110] NARA. Ibid. Fr. 8611806.

армейский корпус. В составе I армейского корпуса было две пехотные дивизии. В XXVIII армейский корпус входили три дивизии: две пехотных и одна дивизия СС «Мертвая голова», единственное моторизованное соединение в составе 16-й армии на этом участке. Положение 16-й армии оставалось достаточно сложным. Ее правый фланг был растянут более чем на несколько десятков километров, от участка восточнее Старой Руссы, до района южнее г. Холм. Это создавало определенную опасность для коммуникаций немецких войск.

Оборону здесь занимали войска 48-й армии Северо-Западного фронта под командованием генерала С.Д. Акимова. В нее входило пять дивизий. Они были вытянуты в линию и не имели сильных резервов для проведения контратак. Инспекция, проверявшая состояние оборонительных сооружений в этом районе, обнаружила ряд серьезных недостатков в построении обороны[111].

Начало немецкого наступления утром 10 августа сопровождалось массированными налетам авиации. Немецкая пехота смогла быстро прорвать оборону 48-й армии и к 11 августа I армейский корпус смог начать достаточно быстрое продвижение на север[112]. Штаб 48-й армии потерял управление войсками. 16 августа немцы захватили Новгород. 17 августа В. фон Буш потребовал от штаба корпуса скорейшего захвата этого населенного пункта[113]. На следующий день задача выхода в район Чудово была поставлена перед 21-й пехотной дивизией. 19 августа В. Буш передал начальнику штаба корпуса новые указания: дивизия должна была перерезать железную дорогу Ленинград – Москва и создать плацдарм севернее Чудово[114].

К Чудово отходили остатки соединений 48-й армии, уже не способные оказать противнику серьезное сопротивление[115]. В этот район перебрасывалась сравнительно недавно сформированная 311-я стрелковая дивизия, но ее бойцы были слабо обучены, «красноармейский состав» к моменту прибытия на фронт прошел подготовку в течение 10 дней без оружия[116]. Командный состав дивизии был подготовлен немногим лучше. В таком состоянии подразделениям дивизии предстояло вступить в бой с противником.

К.Е. Ворошилов и М.М. Попов понимали, насколько значительна угроза для Ленинграда. Командование Северо-западного направления Ставка предупредила о возможности

---

[111] ЦАМО РФ. Ф. 249. Оп. 1544. Д. 12. Л. 1.
[112] См. Мамонов О.В. Указ. соч. С. 91-92; Хомяков И.М. Указ соч. С. 169, 172-173; NARA. T. 311. R. 53. Fr. 7065996-7065999.
[113] NARA. T. 314. R. 39. Fr. 890.
[114] NARA. Ibid. Fr. 895.
[115] Мамонов О.В. Указ. соч. С. 138-139.
[116] Там же; ЦАМО РФ. Ф. 249. Оп. 1544. Д. 12. Л. 31.

окружения Ленинграда еще 17 августа. От командования фронтом требовали удержать Чудово и не допустить перехвата линии Октябрьской железной дороги. В этом документе особо подчеркивалось, что необходимо выбить противника из Новгорода[117].

Преодолев относительно слабое сопротивление и рассеяв части 311-й стрелковой дивизии, 21-я пехотная дивизия к вечеру 20 августа уже овладела Чудово[118]. Октябрьская железная дорога была перерезана немцами. Захват немцами Чудово серьезнейшим образом осложнил положение Ленинграда. Только что начавшаяся массовая эвакуация из города теперь должна была осуществляться по гораздо менее развитому направлению, через ст. Мга, и далее, на восток, через ст. Волховстрой[119].

В труде И. В. Ковалева приводится такая оценка сложившегося положения: «Росли и трудности эксплуатации Октябрьской и Ярославской железных дорог, что затрудняло вывоз населения и оборудования из Ленинграда, подачу в город войск, продовольствия, боеприпасов, вооружения и горючего. Так, 26 августа 1941 г. из Ленинграда вместо 35 составов по плану было вывезено только 17, из них 15 на Волховстрой и два на Пестово, с Ярославской дороги на Октябрьскую приняли 17 поездов при плане 25; не удалось передать поезда, в том числе составы с мукой для Ленинграда, с Калининской дороги на Ярославскую, так как участок Пестово— Ленинград на последней оказался забитым составом и в четном, и в нечетном направлениях»[120].

На основании этого можно утверждать, что именно после захвата немцами Чудово на Северо-Западе начал разворачиваться транспортный кризис. Его составной частью стал срыв планов эвакуации и снабжения Ленинграда.

Сразу после захвата Чудово у командования ГА «Север» не было сил для завершения операции по окружению Ленинграда. Немецким войскам удалось создать предпосылки для того, чтобы в ближайшее время полностью прервать сухопутные коммуникации Ленинграда с тылом страны. Однако, из-за контрудара войск Северо-Западного фронта этот план мог быть сорван[121]. Противник лишился наиболее мобильных частей, которые после захвата Чудово, могли прорваться на север. Поэтому советский контрудар способствовал принятию решения об ускорении переброски

---

[117] Блокада Ленинграда в документах рассекреченных архивов. М., 2005. С. 13-14.
[118] NARA. T. 314.R. 44. Fr. 83; Allmayer-Beck. Op. cit. S. 163-165.
[119] Куманев Г.А. На службе фронта и тыла. М., 1976. С. 108.
[120] Ковалев И. В. Транспорт в Великой Отечественной войне (1941–1945 гг.). М, 1981. С. 214.
[121] См. Мамонов О.В. Остановленный блицкриг. Великий Новгород, 2011. С. 190-201.

соединений из состава 3-й Танковой группы[122]. Ввод в бой этих соединений теперь должна была осуществляться не на участке восточнее Осташкова, а для удара из района Чудово-Любань на север.

В последующие дни командование противника проводило переработку уже имеющихся планов. Приказом по Группе армий № 5 от 21 августа 1941 г. был установлен новый рубеж окружения вокруг Ленинграда. ГА Север должна была выйти на следующую линию окружения Ленинграда: Шлиссельбург-Ивановское - восточнее и юго-восточнее болот у Колпино-Ижора-Райколово - по течению Ижоры до дер. Скворицы - Бол. Терволово-Проковщина (т.е. село Кипень)-Ропша-Петергоф. Окружение Ленинграда с востока должна была осуществить 16-я армия.

Судьба города была решена следующим образом. 28 августа ОКХ отдало приказ № 40996/41 на окружение Ленинграда[123]. В этом приказе ОКХ так определяло задачи Группы армий «Север»: как можно более плотное окружение Ленинграда, при этом капитуляцию города предполагалось не принимать.

В приказе также указывалось, что по достижении города центр сопротивления на Балтийском море будет сломлен. Это произойдет без большого кровопролития со стороны немецких войск. Наступления на город силами пехоты вести не предполагалось. Вместо этого, город следовало подвергнуть бомбардировкам и артиллерийским обстрелам с целью уничтожения инфраструктуры. Выход населения из города требовалось пресекать силой оружия. Приказ также требовал соединения с финскими войсками. Приказ был подписан Ф. Гальдером.

В русском издании дневника Ф. Гальдера нет упоминания о том, что такой приказ был им подписан[124]. В первом издании дневника, появившемся еще в 1947 г., упоминаний об этом приказе также обнаружить не удалось[125]. В издании Военного дневника ОКВ есть указания на поступивший в штаб ГА «Север» приказ на окружение Ленинграда[126]. Номер указанного там приказа совпадает с номером опубликованного. Таким образом, Ф. Гальдер умолчал об одном из преступных по своей сущности приказов, отданных им во время войны. Военный переводчик Ю.М. Лебедев развернул дискуссию о

---

[122] См. Kriegstagebusch des Oberkommandos der Wehrmacht 1940-1945. des OKW // Zusammengestellt von H.-A. Jakobsen. Frankfurt am Meine, 1965. Bd. 1. S. 1045. На русском языке приказ опубликован: Дашичев В.И. Банкротство стратегии германского фашизма. М., 1973. Т. 2. С. 216.

[123] Verbrechen die Wehrmacht. S. 309.

[124] См.: Гальдер Ф. Военный дневник. М., 2010. С. 333-337.

[125] Halder, F. War private journal of Generaloberst Frans Halder, Chief of the General Staff of Supreme Command of the German Army (OKH). 14 August 1939 to 24 September 1942. 1947. Vol. 7. P. 69-72.

[126] Kriegstagebusch des Oberkommandos der Wehrmacht 1940-1945. des OKW // Zusammengestellt von H.-A. Jakobsen. Frankfurt am meine. 1965, Bd. 1. S. 481.

дневнике Ф. Гальдера. В найденном им немецком издании также нет упоминания приказа[127].

На основе этого приказа штаб Группы армий «Север» отдал 29 августа приказ на окружение Ленинграда. Перевод текста этого приказа был опубликован Н.А. Ломагиным еще в 2005 г. В приказе говорилось следующее:

«При достижении границы Ленинграда <...> продолжить наступление с целью окружения города. Следующей целью наступления является по-прежнему рубеж между Шлиссельбургом и Ивановским с форсированием Невы и выходом на рубеж Ижора-Детское Село-Пулково-Урицк. В дальнейшем, если будет позволять ситуация, сузить кольцо до рубежа близ Пороховых – Александровское-Купчино-Урицк»[128].

Как видно, вышеприведенные линии окружения сохранялись, но добавлялось, что при возможности следовало выйти на линию окружения Пороховые (пригород Ленинграда) – Александровское (южнее Ленинграда) – Купчино – Урицк. Если бы все пункты приказа на окружение были бы выполнены, город можно было бы простреливать огнем дивизионной артиллерии. Это была бы полная блокада города.

Отданные немецким командованием приказы определили цели и задачи немецких войск под Ленинградом на продолжительное время. В них уже четко было обозначено, что население Ленинграда является целью для уничтожения. Орудием уничтожения должен был стать голод. Немецкое военное руководство именно здесь соединило одновременно планы уничтожения мирного населения и решение чисто военных задач. Притом, выполнение планов по уничтожению полностью зависело от успехов вермахта в операции по блокированию Ленинграда. Захват Шлиссельбурга, выход на южное побережье Ладожского озера и переправу через Неву должен был осуществить XXXIX корпус Рудольфа Шмидта[129]. В составе корпуса были две моторизованные и одна пехотная дивизии. Его главной ударной силой была 12-я танковая дивизия. Личный состав дивизии насчитывал около 13 тыс. человек и около 70 боеготовых танков чешского и немецкого производства[130].

Наступающие немецкие войска поддерживал VIII авиакорпус. Его надо отметить особо, потому что в его составе на ленинградское направление прибыли пикирующие

---

[127] См. Ленинградский «блицкриг». С. 221-222. Комментарии самого Ю.М. Лебедева свидетельствуют о чрезвычайно слабом знании темы.

[128] Ломагин Н.А. Немецкие документы о боях на подступах к городу и блокаде Ленинграде // Нестор №8. СПб., 2005. С. 130.

[129] Asmus D. 20. Infanterie Division (mot). Chronik und Geschichte. Teil 1. 2011. S. 174.

[130] NARA. T. 315. R. 626. Fr. 578/

бомбардировщики Ju-87 и части LG. 2[131]. Последняя хоть и была вооружена бипланами Hs.123, была способна эффективно поддерживать действия передовых отрядов немецкой мотопехоты и танков. Также войска ГА «Север» теперь могли поддерживать бомбардировщики сразу четырех бомбардировочных эскадр. По данным Д.Б. Хазанова, к началу сентября 1941 г. противник смог создать численное превосходство над авиацией Ленинградского фронта.

Советская разведка не выявила появления под Ленинградом новых сил противника. К 24 августа почти на всех участках обороны войск только что созданного Ленинградского фронта складывалось очень сложное положение[132]. После захвата противником Чудово 24 августа Военный Совет фронта оценивал происходящее следующим образом: противник, наступая с севера и юга, стремится к окружению Ленинграда и соединению своих войск, южнее Ленинграда немецкие войска стремятся отрезать Ленинград от Москвы. В связи с этим Военный Совет поставил задачу прочного прикрытия города с запада, юго-запада и юго-востока[133].

Еще 22 августа К.Е. Ворошилов и А.А. Жданов сделали доклад И.С. Сталину, в котором говорилось о критическом положении под Ленинградом[134]. Как видно, из содержания ряда последующих документов, эти данные были восприняты в Москве критически. 26 августа И.С. Сталин потребовал, чтобы район Любань – Чудово был очищен от врага[135]. Командование фронта полагало, что можно будет усилить этот участок за счет переброски сил, эвакуированных из Таллина. Ставка ВГК еще к 20 августа начала развертывание дополнительных сил на восточном берегу р. Волхов.

Реакцией советского руководства на сложившееся положение дел под Ленинградом стала отправка в Ленинград представителей ГКО. 26 августа они прибыли в город. Одним из самых важных решений стало принятое 30 августа распоряжение о транспортировке грузов в Ленинград[136]. Текст этого документа известен уже довольно давно. Однако ряд положений этого постановления требует определенных комментариев.

Основной перевалочной базой к востоку от Ленинграда планировали сделать ст. Лодейное Поле. Еще одна перевалочная база создавалась на ст. Волхов. Баржи оттуда должны были следовать в Ленинград. Что касается вопросов создания и

---

[131] Боевой состав по NARA. T. 311. R. 136. Fr. 7181557.
[132] Подробнее см.: Олейников Г. Героические страницы Битвы за Ленинград. С. 79-81.
[133] См. ЦАМО РФ. Ф. 217. Оп. 1221. Д. 221. Л. 293-300.
[134] ЦАМО РФ. Ф. 249. Оп 1544. Д. 91. Л. 106.
[135] Блокада… С. 18.
[136] Ломагин Н.А. Неизвестная блокада. М., 2001. Кн. 1. С. 64-65.

использования портов на западном берегу Ладожского озера, то их планировали использовать, если это понадобится. Это решение явно опиралось на возможность использования для доставки грузов по части существующей Мариинской системы[137]. В этом случае грузы бы попадали в Шлиссельбург.

В Шлиссельбурге с начала войны располагалась тыловая база Ладожской военной флотилии. 25 августа 1941 г. сюда же перешел и штаб флотилии[138]. Туда вскоре перешли катера МО и две канонерские лодки флотилии. Там же находились и суда Северо-западного речного пароходства.

В этом распоряжении был важный пункт, где говорилось, что на К.Е. Ворошилова возлагалась задача охраны железнодорожных и водных транспортов. Реализация этого распоряжения вылилась в принятие ряда решений уже Военным Советом Ленинградского фронта.

Положение с обеспеченностью Ленинграда продовольствием уже вызывало самые серьезные опасения. В течение августа 1941 г. запасы неуклонно сокращались, а подвоз не мог восполнить расход. О создании запасов речь уже не шла. Если на 1 августа остаток муки составлял 57 710 тонн, что давало обеспеченность в 49 дней[139], то уже на 20 августа запасы муки составляли 36 548 тонн, из них ржаной — на 32 дня, а пшеничной — на 11 дней. Крупы оставалось всего на 18 дней.

Ход военной кампании лета 1941 г. предопределил то, что эвакуация материальных ценностей из области шла крайне неорганизованно. Значительное количество скота было потеряно. Из числа расчетных 410 тыс. голов расход составил 237 тыс. голов.

В район Ленинграда удалось вывезти 13 тыс. крупного рогатого скота, который должен был использоваться для удовлетворения текущих потребностей Красной армии, 6 тыс. свиней, подлежащих сдаче на Ленмясокомбинат, 4 тыс. коров для надоя молока для снабжения Ленинграда. Запас мяса в городе составлял 6400 т убойного веса[140]. Это означало, что выполнить задачи по созданию запаса в Ленинграде не удалось.

Положение с продовольствием в пригородах Ленинграду уже становилось близким к критическому. Проект докладной записки В.Д. Семина, адресованный А.А. Жданову и А.В. Кузнецову свидетельствует, что к концу августа 1941 г. запасы муки по районам и городам пригородов полностью кончились[141]. Там же

---

[137] См.: Тыл Ленинградского фронта в условиях блокады // Дорога жизни. СПб., 2018. С. 137.

[138] См.: Боевая деятельность Ладожской военной флотилии в Великой Отечественной войне. М., 1954. С. 35.

[139] ЦГА ИПД СПб. Ф. 4000. Оп. 20. Д. 6.Л. 23.

[140] Из районов области сообщают…: Свободные от оккупации районы Ленинградской области в годы Великой Отечественной войны: 1941-1945. / Отв. ред. А.Р. Дзенискевич. СПб., 2006. С. 69-70.

[141] Из районов области сообщают… С. 67.

говорилось что, карточки не могут быть отоварены и произошел срыв подвоза муки. В.И. Кардашов в своей работе упоминает, что северо-восточные районы Ленинградской области во второй половине 1941 г. почти не получали продовольственных товаров[142].

Срыв подвоза случился еще и по причине того, что противник смог перерезать Октябрьскую железную дорогу у Чудово. С этого момента возможности доставки продовольствия в город и эвакуации его жителей оказались резко ограничены. В воспоминаниях А.И. Микояна приведен эпизод с отказом А.А. Жданова от доставки продовольствия в Ленинград[143]. При работе с документами фонда А.И. Микояна Н.А. Ломагин не обнаружил подтверждения обсуждения вопроса о перенаправлении в Ленинград составов с хлебом[144].

Необходимо было принимать срочные меры. Именно в момент принятия этих мер 16-я армия начала свое наступление из района Любани. Перед немцами были только сильно ослабленные части 48-й армии. Оценка ее боеспособности командующим армии генералом Акимовым к 28 августа сводилась к тому, что армия своими силами не сможет сдержать наступление противника[145]. В докладе о состоянии армии прямо говорилось, что оно создает угрозу удержания линии Мга-Кириши. Акимов заявлял об опасности захвата Мги в случае, если армия не будет усилена хотя бы одной стрелковой дивизией.

27 августа самолеты VIII авиакорпуса нанесли серию ударов по железной дороге Мга-Волховстрой, серьезно разрушив узловые станции[146]. В ходе авианалетов Мгинский железнодорожный узел был выведен из строя, железнодорожное сообщение со ст. Волховстрой стало невозможным[147]. Ленинград оказался отрезанным от прямого сообщения с тылом страны по железной дороге еще до того, как непосредственно было замкнуто кольцо блокады.

Немцы стремительно продвигались к Ленинграду. 29 августа подразделения 12-й танковой дивизии захватили поселок Красный Бор и вышли к р. Ижора юго-восточнее Колпино. У Усть-Тосно немцы вышли к берегу Невы. Выход немцев к Неве сделал невозможным ее использование в качестве транспортной артерии.

К станции Мга немцы вышли еще 30 августа, потребовались еще сутки, чтобы 20-я моторизованная дивизия захватил поселок и

---

[142] Кардашов В.И. Ближе всех к Ленинграду. Северо-восточные районы Ленинградской области. 1941-1944. Л., 1986. С. 39.
[143] См. напр. Соболев Г.Л. Указ. соч. С. 72.
[144] Ломагин Н.А. Учет и контроль – основа социализма: размышления о внутренних причинах голода в Ленинграде осенью и зимой 1941-1942 гг. // Петербургский исторический журнал. 2019. № 3. С. 158.
[145] ЦАМО РФ. Ф. 249. Оп. 1544. Д. 12. Л. 55.
[146] NARA. T. 312. R. 546. Fr. 8154807.
[147] ЦГА СПБ Ф. 2245. Оп. 7. Д. 704а. Л. 144.

станцию[148]. Данные, приведенные в коллективной монографии о работе железнодорожных войск ЛФ и отдела Военных сообщений о длительной обороне Мги и ее захвате 30 августа, не соответствуют действительности[149].

Вечером 31 августа, после того как стало известно, что немцы захватили Мгу, был издан приказ штаба Главкома Северо-Западного направления и Ленинградского фронта. Суть его сводилась к следующему: освободить поселок предполагалось уже к исходу дня 31 августа, для этого использовать 1-ю стрелковую дивизию НКВД. В район к востоку от поселка Мга должны были к 3 сентября перебросить 191-ю стрелковую дивизию. Там она должна была обеспечить работу железной дороги. Общее управление всеми этими силами возлагалось на штаб 48-й армии. Каким образом это было возможно, в условиях господства в воздухе немецкой авиации и наступления 18-й армии на участке, где вела бои 191-я дивизия, командование не уточняло.

1 сентября 1-я стрелковая дивизия НКВД атаковала противника[150]. Чтобы сохранить контроль над Мгой и для дальнейшего наступления начальник штаба XXXIX корпуса запросил переброски резервов. Ими стали подразделения 122-й пехотной дивизии, и другие отдельные части[151].

Действия 1-й стрелковой дивизии НКВД и 4-й дивизии Народного ополчения на некоторое время сковали противника. В эти дни руководство Ленинградского фронта пыталось осуществить на практике постановление ГКО. Решение Военного Совета Ленинградского фронта от 1 сентября 1941 г. дает четкое представление о том, где планировалось организовать основную перевалочную базу для грузов, поступающих с востока[152]. Это был Шлиссельбург. Эвакуацию планировалась проводить также через него[153]. Данное решение было разработано именно руководством Ленинграда и Военным Советом Обороны Ленинграда. На это указывает то, что среди документов Военного Совета Обороны Ленинграда сохранился проект этого постановления. Этот документ был опубликован в недавно вышедшем сборнике документов[154]. С точки зрения содержания он повторяет появившийся позже документ.

При этом в вышеупомянутом решении ГКО говорилось о ст. Ладожское озеро, но Шлиссельбург в отличии от станции

---

[148] Asmus D. Op. cit. S. 172-173; Суходымцев О.А. Десять дней до блокады // Невский пятачок: От плацдарма к мемориалу. С. 19.
[149] См Ефимов А.С. и др. Магистрали бесстрашных. Л., 1971. С. 48-49.
[150] Суходымцев О.А. Указ. соч. С. 14-27.
[151] NARA. T. 312. R. 544. Fr. 8151314.
[152] ЦАМО РФ. Ф. 217. Оп. 1258. Д. 4. Л. 5-7.
[153] ЦАМО РФ. Ф. 217. Оп. 1258. Д. 5. Л. 16.
[154] Блокада в решениях руководящих партийных органов Ленинграда… С. 79.

Ладожское озеро был оборудован для приема судов и там можно было не так опасаться воздействия неблагоприятных погодных условий. Военный Совет Ленфронта в начале сентября не принял ни одного решения о строительстве портовых сооружений на западном берегу Ладоги. Более того, когда определялись задачи для Ладожской военной флотилии, то указывалось что она будет осуществлять перевозки грузов для Ленинграда, используя именно Шлиссельбург.

Шлиссельбург как перевалочная база в советской исследовательской литературе упоминался редко. В.М. Ковальчук очень скупо говорит об этом[155]. Об объеме доставленного в Шлиссельбург груза наиболее полно говорится в исследовании о работе советского речного транспорта. Со ссылками на архив Северо-Западного речного пароходства упоминается, что первые суда с грузами для Ленинграда вышли 3 сентября. 6 сентября отправка грузов в Шлиссельбург прекратилась. До Шлиссельбурга успели дойти 7 барж, доставивших 1160 т ржи и 1276 т боеприпасов. Немецкой авиации удалось потопить три баржи, на которых из Шлиссельбурга вывозили раненных и эвакуированных[156].

Действия 1-й стрелковой дивизии НКВД и 4-й дивизии Народного ополчения поставили противника в довольно непростое положение. Только после усиления XXXIX корпуса дополнительными частями, немцам удалось перейти в наступление. 6 сентября оборона 1-й стрелковой дивизии НКВД была прорвана. 7 сентября немцы вышли к Шлиссельбургу южнее и восточнее города, а 8 сентября захватили его ударом с востока[157].

С захватом Шлиссельбурга весь план снабжения Ленинграда оказался сорванным. Корабли Ладожской военной флотилии смогли уйти из Шлиссельбурга в ночь с 7 на 8 сентября. Если бы они промедлили до утра, то вполне возможно, что часть из них была бы захвачена или уничтожена противником.

XXXIX корпус смог выполнить только часть плана по окружению Ленинграда. Немцы не смогли переправиться через Неву. Намеченный для переправы участок был в районе железнодорожного моста через Неву. Вплоть до утра 8 сентября в этом районе шли бои. Утром 8 сентября части немецкой пехоты обнаружили, что мост подорван[158]. Вечером 8 сентября командующий 16-й армией приказал оставить у моста заслон и на

---

[155] Ковальчук В.М. Ленинград и Большая земля. С. 61.
[156] Советский речной транспорт в Великой Отечественной войне. М., 1981. С. 99-100.
[157] Lohse G. Geschichte der rheinisch-westfaelischen 126. Infanterie-Division. 1940-1945. Bad Nauheim, 1957. S. 47-48; NARA. T. 314. R. 46. Fr. 570.
[158] NARA. T. 315. R. 1314. Fr. 526.

время отказаться от переправы через Неву[159]. Таким образом, мнение высказанное Ю.М. Лебедевым, что немцы отказались от переправы через Неву 5 сентября, является необоснованным[160].

В случае успешной переправы немцев на правый берег Невы последствия могли быть совершенно непредсказуемы. Прикрытие правого берега было слабым и, если бы командование противника решило бы, как планировалось, вести отсюда наступление в район Пороховых, это позволило бы перерезать все линии железной дороги, ведущие к Ладожскому озеру и лишить Ленинград даже гипотетической возможности снабжения. На правом берегу Невы были развернуты части 20-й стрелковой дивизии НКВД[161].

Потеря Шлиссельбурга оказалась тяжелым ударом для командования Ленинградского фронта. Н.А. Ломагин называет потерю Шлиссельбурга очередным ударом по репутации командования фронтом[162]. Но дело было не только в репутации. На К.Е. Ворошилова была возложена ответственность за оборону путей сообщения Ленинграда. Потеря Шлиссельбурга означала, что он не справился с возложенной на него задачей. Эта неудача могла обернуться катастрофой еще большего масштаба.

Решение использовать Шлиссельбург как перевалочную базу, когда противник находился всего в 15-20 км, само по себе было очень рискованным. То, что немцы обладали господством в воздухе, делало решения советского руководства о перевалке грузов через Шлиссельбург не отвечающим обстановке. Немцы еще до захвата Мги, показали на что способна их авиация. Через два дня, 29 августа, штаб корпуса уже получил приказ переключиться на нанесение ударов по кораблям на Ладожском озере[163]. К этому моменту его истребители уже вели на Ладогой свободную охоту. В течение последующих дней, его зоной действия стал весь район южной части Ладоги, от Свири до Шлиссельбурга.

Неблагоприятное развитие для немцев операции по окружению Ленинграда заставило изменить задачи для авиации. Немецкое командование вынуждено было перенаправить ударную авиацию на поддержку XXXIX корпуса[164]. Видимо, это сыграло определенную роль в том, что противник не смог сконцентрировать свои усилия на уничтожении советских кораблей и судов на Ладоге.

План снабжения Ленинграда, согласно постановлению ГКО, оказался неосуществим еще по одной причине. 4 сентября 1941 г.

---

[159] NARA. T. 312. R. 544. Fr. 8151222.
[160] Лебедев Ю.М. Ленинградский блицкриг. М., 2011. С. 238, 245-246.
[161] План «Д». План специальных мероприятий, проводимых во время Отечественной войны по общегородским объектам гор. Ленинграда / сост. С.К. Бернев, Н.А. Ломагин. СПб., 2005. С. 17.
[162] Ломагин Н.А. «Народному Комиссару Обороны товарищу Сталину»: донесения командующего Ленинградским фронтом К.Е. Ворошилова // Новейшая история России. 2019. Т. 9. №1. С. 43.
[163] NARA. T. 312. R. 546. Fr. 8154803.
[164] NARA. Ibid. Fr. 8154787.

началось наступление финнов на межозерном перешейке. К 10 сентября финские войска вышли на берег р. Свирь[165]. Использование пристаней в районе г. Лодейное Поле стало невозможным.

Следует признать, что советское командование не уделило достаточного внимания обеспечению безопасности путей сообщения Ленинграда. Это произошло как в силу объективных, так и в силу субъективных причин. Объективными причинами неудачной военной кампании следует признать стратегическую внезапность нападения, несоответствие задач, поставленных перед войсками по прикрытию госграницы и выделенных для этого сил. Результатом этой неудачи стало то, что немецкое командование реализовало план окружения города. Катастрофический ход военной кампании предопределил неудачи при проведении эвакуации и запоздалое принятие решений по созданию запасов продовольствия. Решение ГКО о снабжении в Ленинграде запасов продовольствия было принято с серьезным опозданием. К моменту принятия оно уже мало отвечало реальной обстановке. Кризис с доставкой грузов в город по железной дороге в город произошел еще до захвата Мги и Шлиссельбурга и был связан с захватом Чудово. К моменту появления постановления ГКО не только сообщение по железной дороге стало невозможным, но и уже существовала прямая угроза создаваемым коммуникациям по Ладожскому озеру. При всем этом Военный Совет фронта собирался использовать Шлиссельбург как перевалочная база, и лишь стечение обстоятельств не привели к тому, что большая часть Ладожской военной флотилии не погибла или не была захвачена противником. Наличие продовольствия в городе делало вопрос скорейшего восстановления прямого сообщения чрезвычайно острым. Существующие запасы должны были иссякнуть очень скоро, при имеющемся уровне потребления голод в Ленинграде был неминуем.

---

[165] См.: Карельский фронт в Великой Отечественной войне. М., 1982. С. 52; Ефимов А.С. и др. Магистрали бесстрашных. С. 71.

Ситуация со снабжением. Конец августа конец ноября 1941 г.

Захват Шлиссельбурга и срыв планов эвакуации населения и снабжения города привел к тяжелейшим последствиям. Военное и политическое руководство города только после пребывания в городе комиссии ГКО стало принимать меры по оценке ресурсов и упорядочиванию их расхода. В советском руководстве в Ленинграде произошло очередная перестановка, Главное командование Северо-Западного направление было расформировано, Военный Совет Ленинградского фронта прошел реорганизацию и одной из его функций с очень большим опозданием стало централизованное распределение ресурсов. Только после перераспределения функций среди членов Военного Совета было дано задание П.С. Попкову, адмиралу И.С. Исакову и Мордвинову. Они должны были представить проект приказа о мероприятиях по обеспечению перевозки грузов по трассе Волховстрой-Ленинград. П.С. Попкову также предстояло заняться вопросами распределения погрузочно-разгрузочного оборудования, а кроме этого, учетом имеющихся ресурсов продовольствия, топлива, горючего и электроэнергии г. Ленинграда[166].

По итогам проведенной работы, 6 сентября 1941 г. П. С. Попков сообщил в ГКО, что запасов продовольствия в городе осталось очень мало, и просил ускорить его доставку. 8 сентября распоряжением ГКО уполномоченным по снабжению войск Ленинградского фронта и населения Ленинграда продовольствием был назначен нарком торговли РСФСР Д. В. Павлов.

Очередной этап учета продовольствия в Ленинграде был проведен в течение 10-11 сентября[167]. Военный Совет принял постановление о снижении норм продажи продовольствия по карточкам[168]. Также, отдельным пунктом постановления Военного Совета намечалось использование для выпечки хлеба различных суррогатов[169].

11 сентября в своем постановлении ГКО упорядочил распределение количества продовольственных пайков по отдельным фронтам. Ленинградскому фронту полагалось 452 000 пайков[170]. С этого момента постепенно начинает складываться следующая схема работы: Государственный Комитет Обороны и Совет Народных комиссаров давали распоряжения общего

---

[166] ЦАМО РФ. Ф. 217. Оп. 1258. Д. 28. Л. 1,2.
[167] Очерки истории Ленинграда. Т.5. С. 179.
[168] См. Июнь 1941… С. 69.
[169] См. ЦАМО РФ. Ф. 217. Оп. 1258. Л. 5. Л. 141-142.
[170] См. Московская битва в постановлениях Государственного комитета обороны. М., 2001. С. 58.

характера, а уже на месте Военный Совет фронта отдавал распоряжения относительно полученных указаний. В случае со снабжением Ленинграда и распределением имеющихся ресурсов, то порядок этой работы был выстроен именно в эти сентябрьские дни. С 16 сентября Военный Совет ЛФ своими постановлениями устанавливал расход муки и других продуктов на 10 дней. Так, в постановлении от 16 сентября расход муки для города был установлен в объеме 943,3 т. в сутки[171].

Однако ситуация с продовольствием ухудшалась день ото дня. Известно, что к 27 августа Ленинград был обеспечен мукой на 17 дней, крупой – на 29 дней[172]. Эти данные дополняются справками, подготовленными для И.А. Андриенко. При их изучении можно проследить динамику изменения запасов продовольствия. К 2 сентября обеспеченность составляла 15,9 дней по муке; всего 24,3 дня – по ржаной и 6,5 – по пшеничной. На 3 сентября запасы муки насчитывали с примесями 31 352 тонны. В реальности, в городе оставалось чуть более 23 тыс. т. муки и зерна, потому что в этой справке учли еще и 6000 тонн овса[173].

15 сентября И.А. Андреенко сообщали, что запасов свободной муки в городе всего около 12 792 тонны. К 17 сентября запасы сократились до 12 247 т. К 19 сентября они составили 11 097 т, на 20 сентября уже только 10 294 т[174]. При установленных суточных лимитах расхода продовольствия запасы муки могли быть исчерпаны уже в ближайшее время.

Город оказался отрезанным от источников топлива и электроэнергии[175]. Начинался топливный кризис, которого было не избежать из-за крайне низких запасов топлива в Ленинграде и на той территории, которая была блокирована немцами с 8 сентября[176]. Транспортировка заготовленных для Ленинграда дров с потерей Шлиссельбурга оказалась невозможной[177]. Запасы заготовленного торфа оказались на оккупированной противником территории[178]. Недостаток топлива грозил остановкой электростанций. Кроме этого, часть из них оказалась или за пределами блокадного кольца, или была на оккупированной территории (8-я ГРЭС). Потеря 8-й ГРЭС почти вдвое снизила количество вырабатываемой

---

[171] См. ЦАМО РФ. Ф. 217. Оп. 1258. Д. 6. Л. 5.
[172] На защите Невской твердыни… С. 144.
[173] ЦГА ИПД СПб. Ф. 4000. Оп. 20. Д. 5. Л. 45., Л. 47.
[174] ЦГА ИПД СПб. Ф. 4000 Оп. 20. Д. 5. Л. 49.
[175] Июнь 1941-май 1945: О подвиге Ленинграда строками хроники. С. 81.
[176] См. Карасев В.Н. Ленинградцы в годы блокады. М., 1959. С. 137. В годы суровых испытаний: Ленинградская партийная организация в Великой Отечественной войне. Л., 1985. С. 280.
[177] Манаков Н.А. Указ. соч. С. 118.
[178] Оборона Ленинграда. 1941-1945 гг. Документы и материалы // Отв. ред. А. К. Сорокин. М., 2019. С. 648.

электроэнергии[179], что должно было крайне негативно сказаться на работе промышленности уже в ближайшее время.

Запасы топлива для электростанций были минимальны. Считалось, что угольные ГЭС в Ленинграде имели запасы, которые могли обеспечить их работу до декабря 1941 г. Однако, общих запасов угля в 440 тыс. т. могло хватить только на два месяца[180]. Использование торфа в качестве его заменителя могло лишь немного снизить остроту проблемы. Тем более, что добычу торфа теперь следовало налаживать внутри блокадного кольца. Рассчитывать на то, что имеющихся местных запасов хватит надолго, было нельзя. Оставшееся в городе количество торфа оказалось невелик. Например, этот запас на 5-й ГЭС мог обеспечить ее работу в течение всего 5 дней. Основным ресурсом топлива были дрова, но они тоже могли кончиться к ноябрю-середине декабря 1941 г.

Уже в сентябре 1941 г. было очевидным, что запасов жидкого топлива при самом экономном расходовании хватит на месяц-полтора. Топочного мазута хватило бы всего на 19 дней. Все эти оценки обеспеченности города и его служб топливом были сделаны еще до 8 сентября 1941 г. С 8 сентября положение должно было еще сильнее ухудшиться. Местные запасы торфа при условии налаженного процесса добычи и доставки в город могли обеспечить работы электростанций только на 2 месяца.

Отсутствие достаточного количества автобензина уже с сентября 1941 г. вынудило использовать для машин смеси из авиабензинов и керосина[181]. От наличия топлива зависела работа промышленности, в т. ч. хлебозаводов. На части предприятий, занимавшихся производством военной продукции, в т. ч. боеприпасов, уже в октябре начался процесс консервации из-за нехватки топлива[182]. Это грозило срывом выполнения постановлений по выполнению заказов командования фронтом. Срыв производства боеприпасов грозил серьезными проблемами.

Захват немецкими войсками в октябре 1941 г. Донецкого бассейна создавал дополнительные трудности для работы железной дороги и промышленности СССР[183]. В Советском Союзе начинался топливный кризис из-за прекращения поставок высококачественного угля. Это означало, что и поставки топлива в Ленинград будут серьезно затруднены. В свою очередь, такое положение еще серьезнее осложняло вопрос снабжения топливом. Между тем, положение с топливом становилось было близким к

---

[179] ЦГА СПб Ф. 7384. Оп. 3. Д. 41. Л. 87.
[180] Там же. Л. 91.
[181] ЦГА СПБ. Ф. 7384. Оп. 3. Д. 41. Л. 55.
[182] См. ЦГА ИПД СПб. Ф. 25. Оп. 13а. Д. 25. Л. 71.
[183] см. Советский тыл в период Великой Отечественной войны // Отв. ред. Г.А. Куманев. М., 1988. С. 224.

критическому. Город только из Парголовского и Всеволожского районов должен был, учитывая поставки другого топлива, получать 60-70 вагонов торфа и 10 вагонов дров в сутки. Всего до войны ленинградские дороги грузили 250-300 вагонов торфа и 30-50 вагонов дров.

Уже к 1 октября запасы угля на электростанциях не превышали полумесячной потребности. В опубликованном отчете Ленгорплана были приведены данные отгрузки торфа и дров в октябре и ноябре 1941 г. Всего в октябре смогли отгрузить 227 вагонов торфа, в ноябре – 184. В сутки в ноябре отгрузка дров не превышала 15 вагонов. К декабрю отгрузка дров несколько увеличилась, но упала отгрузка торфа[184]. Этого не хватало даже для обеспечения минимальных потребностей города.

Стенограммы заседаний Ленгорсовета показывают свидетельствуют: заготовка дров была организована плохо, на нее бросали молодых девушек, не имеющих достаточного опыта, не обеспеченных достаточным количеством инструментов [185].

Ситуация с жидким топливом также была угрожающей. К концу сентября 1941 г. запасы бензина подходили к концу[186]. Согласно справке о расходе нефтепродуктов для народного хозяйства, только подвоз в первые пять дней октября дополнительных 183,5 т спас ситуацию. Остаток автомобильной смеси к 1 октября составлял всего 36 т., тогда как расход в день был установлен от 20 до 35 т[187].

Основная задача по снабжению Ленинграда была возложена на Ладожскую военную флотилию. Для обеспечения перевозок были выделены четыре канонерские лодки, три транспорта, три тральщика, ряд вспомогательных судов. Судовой состав Северо-западного речного пароходства насчитывал пять озерных буксиров и до 20 барж[188]. Задействованные для снабжения Ленинграда силы транспортной авиации для доставки продовольственных грузов не использовались до ноября 1941 г[189]. Трудности навигации на Ладожском озере были продемонстрированы событиями с 14 по 17 сентября. В эти дни на озере разыгрался шторм, что привело к гибели сразу 12 барж. 17 сентября погибли сразу три баржи. Гибель одной из них, баржи № 752, была связана с многочисленными жертвами среди эвакуируемых из Ленинграда[190]. После этого случая

---

[184] 900 героических дней. Сборник документов и материалов о героической борьбе трудящихся Ленинграда в 1941-1944 гг. // Сост. Х.А. Камалов. Л., 1966. С. 292.

[185] Стенограммы заседаний исполкома Ленинградского городского Совета. Записи обсуждений, замечаний к проектам, решения ноябрь 1941–декабрь 1942 гг. // Сост. И.М. Сапронов, Н.Ю. Черепенина. СПб., 2017. С. 24-25

[186] Дорога жизни // Сост. П.В. Игнатьев, Э.Л. Коршунов, А.И. Рупасов. СПб., 2018 С. 159.

[187] см. ЦГА СПБ. Ф. 7384. Оп. 3. Д. 9. Л. 51.

[188] Боевая деятельность Ладожской флотилии в Великой Отечественной войне… С. 45

[189] Ковальчук В.М. Ленинград и «Большая земля». С. 55.

[190] Толокнов С.А. Ладожская военная флотилия в Великой Отечественной войне. 1941-1944: Бой за остров Сухо. СПБ., 2009. С. 20.

адмирал И.С. Исаков в своем приказе от 21 сентября запретил перемещение личного состава на баржах и лихтерах[191].

В сентябре Ладожская военная флотилия смогла доставить в Ленинград 12 256 т различных грузов. Из них количество муки составило всего 2962 т[192]. Также за сентябрь поступило 355 т крупы[193]. Эти цифры не совпадают с теми, которые были даны в отчете конторы «Заготзерно». Там говорилось о 5153 т, поступивших через Ладогу за сентябрь[194]. Видимо, это расхождение связано с тем, что учтена часть грузов, доставленных до 8 сентября. Тем не менее, такое количество продовольствия не позволяло не только восполнять текущие запасы, но даже не покрывало минимального текущего расхода для населения города и войск. Следует отметить, что в этот момент перспектива голода и для личного состава многочисленных войсковых частей фронта, и для личного состава Краснознаменного Балтийского флота была вполне реальной.

Доставка грузов в город была связана с рядом серьезнейших трудностей. Портовые сооружения в Осиновце еще только возводились[195]. Это чрезвычайно затрудняло разгрузку барж. Как отмечено в отчете о работе тыла Ленинградского фронта, даже после проведенных к началу октября работ, суммарные возможности всех трех гаваней на западном побережье озера не обеспечивали обработку сразу 20 барж, которые, согласно Постановлению Военного Совета должны были прибывать туда[196].

Целый ряд трудностей был связан с работой железной дороги, по которой грузы доставлялись в город. Ленинградский железнодорожный узел оказался блокированным. С момента принятия решения о переносе места разгрузки барж на западное побережье Ладоги, самым важным участком стала дорога от Финляндского вокзала до берега озера. Это была так называемая Ириновская железная дорога, длиной 56 км, малопригодная для транзитных перевозок и имевшая однопутный участок.[197]. Из-за особенностей строения путей, на ней невозможно было использовать самые мощные паровозы ФД. Ее пропускная способность серьезно ограничивалась тем, что она оставалась однопутной. Сами конечные станции у берега озера не были приспособлены для обработки больших объемов грузов и осуществления перевозок. Кроме того, подготовку подвижного

---

[191] Козлов О.В. Ладожские моряки в Великой Отечественной войне. СПб., 2015. С. 79.
[192] ЦГА ИПД СПб. Ф. 4000. Оп. 20. Д. 5. Л. 90.
[193] Там же Л. 91.
[194] Ленинград в осаде. С. 216.
[195] См.: Чероков В.С. Для тебя, Ленинград. Л., 1988. С. 8-9.
[196] Дорога жизни. СПб., 2018. С. 133.
[197] Карасев В.Н. Ленинградцы в годы блокады. М., 1957. С. 173-174.

состава затрудняло их недостаточное оборудование, например, отсутствие водоснабжения.

Кроме этих задач, Октябрьская железная дорога продолжала получать самые разнообразные задания. В сентябре 1941 г. на нее были возложены обязанности по перевозке грузов внутри города в рамках перемещения оборудования заводов из южных районов города[198]. Начальник дороги Колпаков указывал А.А. Жданову на недостатки организации перевозок, но ситуация не улучшалась. К 1 октября резко сократилось количество товарных вагонов, годных для перевозок. Из имевшихся 12 710 вагонов можно было использовать лишь 2869 [199]. Всего в Ленинграде оставалось 266 паровозов. Количество исправных среди них постоянно уменьшалось. Уже к 1 октября 1941 г. только 140 паровозов могли использоваться для перевозок.

Улучшение работы железной дороги зависело от того, насколько четко Военный совет фронта будет осознавать положение с топливом в городе и распределением усилий по улучшению работы транспорта. Руководство Октябрьской железной дороги в период сентября-октября получало значительное количество распоряжений от имени Председатели Исполкома П.С. Попкова. Подвижной состав дороги продолжал активно использоваться для внутренних перевозок грузов и оборудования внутри Ленинграда[200]. Вывоз оборудования с заводов для последующей эвакуации также осуществлялась силами железной дороги.

Положение с топливом на Ленинград-Финляндском отделении становилось угрожающим[201]. Сразу после захвата Шлиссельбурга начальник дороги Н.В. Колпаков и Ленинградский Обком получили сигнал о том, как обстоит дело. Стало известно, что с начала военных действий на 7-е отделение паровозного хозяйства для снабжения паровозов в имеющийся неприкосновенный запас топлива не поступило ни одного вагона угля Донецкого бассейна, за исключением 4450 т., вывезенных с соседних отделений.

Это не обеспечило не только сохранения неприкосновенного запаса, но и не позволяло восполнять запасы при сохранявшемся достаточно высоком среднесуточном расходе угля по отделению. Общий запас топлива, включая дрова к 8 сентября не превышал 10-12 суток. Управление обращалось и в дирекцию, и к заводам о выделении угля, а также об упорядочивании движения, что позволило бы уменьшить расход. Однако мер для этого принято не

---

[198] См.: ЦГА СПБ. Ф. 2245. Оп. 7. 704б. Л. 29, 46.
[199] Магистраль имени Октября. Л., 1990. С. 155.
[200] См.: ЦГА СПБ. Ф. 2245. Оп. 7. Д. 704б. Л. 29.
[201] ЦГА СПБ. Ф. 2275. Оп. 7. Д. 104. Л. 114.

было. На отделении продолжали в сутки держать под парами 17 паровозов, расходуя от 15 до 18 т угля в сутки.

Вдобавок, на станциях Ириновской ветки не было обеспечено водоснабжение, необходимое для экипировки паровозов[202]. Только на ст. Борисова Грива имелся насос. 25 сентября выяснилось, что машинисты, работающие на линии, не знают устройства этого насоса и набирают воду гидроколонкой. Поэтому только набор воды производится больше часа. Все это приводило к серьезным задержкам движения и срыву графика

У руководства Ленинграда были возможности улучшения работы единственной оставшейся железнодорожной коммуникации. Более того, в сентябре 1941 г. была предпринята первая попытка организации специального органа, ответственного за восстановительные работы на железной дороге. 29 сентября приказом заместителя начальника Октябрьской железной дороги и согласно постановлению ГКО и приказу Наркома НКПС была организована восстановительная служба[203].

ВС фронта сделал первые шаги к обеспечению потребностей восстановления железных дорог 29 сентября, когда принял постановление о материалах для восстановления железных дорог Ленинградского узла[204]. В приложении к этому решению в деле имеется письмо уполномоченного НКПС Б.П. Бещеева, писавшего о производстве материалов для подготовки к восстановления Ленинградской и Октябрьской железных дорог[205].

Для улучшения сложившейся ситуации могли использоваться следующие ресурсы. На отрезанной территории оставались опытные кадры проектировщиков железных дорог из института «Лентранспроект» и строители-метростроевцы строительства № 5 НКПС с различным оборудованием. Отдельные документы указывают, что руководство Октябрьской железной дороги начало заниматься вопросами усиления Ириновской ветки[206]. Однако распределение ресурсов для решения вопроса об усилении этого направления нельзя назвать оптимальным. В сентябре часть имевшихся в наличии соединений железнодорожных войск Ленинградского фронта была использована для обеспечения Внутренней обороны города. Так поступили с 9-й отдельной железнодорожной бригадой, которая превратилась в 9-ю отдельную

---

[202] ЦГА СПБ. Ф. 2275. Оп. 7. Д. 725. Л. 7.
[203] См. ЦГА СПБ. Ф. 2275. Оп. 7. Д. 104. Л. 116
[204] ЦАМО РФ Ф. 217. Оп. 1258. Д. 6. Л. 71.
[205] там же Л. 72
[206] ЦГА НТД ф. 244. Оп. 1-1. Д 62. Л. 14.

стрелковую бригаду[207]. 11-я железнодорожная бригада осталась в составе железнодорожных войск фронта.

Ряд свидетельств указывает на то, что Военный Совет Ленинградского фронта мог рассчитывать на быстрое освобождение Шлиссельбурга. Иначе трудно объяснить постановление от 8 сентября 1941 г. где говорилось о расширении ветки железной дороги, ведущей от Финляндского вокзала до станции Шлиссельбург (Петрокрепость). Эти работы должны были вестись силами Октябрьской железной дороги[208].

Аналогичных решений, касающихся расширения ветки, ведущей до ст. Ладожское озеро, обнаружить не удалось. Когда 9 сентября было принято еще одно постановление Военного Совета о переносе разгрузочных работ в бухту Осиновец, то в нем о расширении железной дороги также не говорилось ни слова[209]. Получалось, что довольно значительный участок дороги от Ладожского озера до ст. Мельничный ручей оставался малопригодным для переброски большого количества грузов.

За работы в самом Осиновце отвечал начальник управления тыла фронта Ф.Н. Лагунов. Ему 3 октября была поставлена задача обеспечить доставку материалов для удлинения узкоколейного пути[210]. Обеспечение доставки порожних вагонов в Осиновец было возложено на начальника ВОСО фронта Тулупова. Срок разгрузки одной баржи с мукой был установлен в 8 ч.

Работа на станциях погрузки на берегу Ладоги была организована плохо. Уже в октябре 1941 г. это было очевидно. Анализ работы станции Ладожское озеро показал, что имел место значительный простой вагонов на станции и относительно медленная погрузка[211]. Паровозы простаивали из-за того, что так и не был решен вопрос с налаживанием водоснабжения для паровозов, что неминуемо должно было отразиться на работе трассы в последующем.

Положение с продовольствием в течение октября 1941 г. стало угрожающим. За октябрь месяц в Ленинград поступило 8 300 т муки, 900 т ржи, 521 т крупы[212]. Этого не хватило ни для покрытия текущих расходов, ни тем более для создания какого-то либо серьезного запаса. Расход муки в сутки был определен Постановлением Военного совета фронта от 4 октября и теперь составлял 1000 т[213]. Уже к 7 октября общие запасы муки, учитывая

---

[207] Железнодорожные войска в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг. // под ред. Г.И. Когатько. М., 1995. С. 122.
[208] ЦАМО РФ. Ф. 217. Оп. 1258. Д. 4. Л. 76-77.
[209] ЦАМО РФ. Там же. Л. 99-100.
[210] См.: ЦАМО РФ. Ф. 217. Оп. 1258. Д. 6. Л. 102.
[211] См.: ЦГА СПБ. Ф. 2245 Оп. 7. Д. 707. Л. 144
[212] ЦГА ИПД СПб. Ф. 4000. Оп. 20. Д. 5. Л. 21.
[213] См. ЦАМО РФ. Ф. 217. Оп. 1258. Д. 6. Л. 114.

заменители, не превышали 24 тыс. тонн, что при расходе примерно 1000 тонн в день давало обеспеченность не более чем 18,5 дней[214]. За время с 1 октября по 30 ноября 1941 г. по воде были перевезены 26 843 т ржи, 15 518 т муки, 1265 т муки.

68 400 консервов мясных и 135 000 консервов рыбных, 987 000 банок сгущенного молока. Всего за период с 10 по 31 октября в город было отправлено 444 вагона с продовольствием. Среднесуточное отправление составило 40 вагонов. За ноябрь цифра отправки составила 454 вагона, а среднесуточная отправка упала до 32 вагонов[215].

К 24 октября общие запасы муки составлял 13 442 тонны. Часть консервов была передана для питания населению. У ленинградского руководства отсутствовали местные ресурсы для пополнения запасов продовольствия. Заготовки овощей в районах области дали незначительные результаты. Эвакуация населения могла бы изменить эту ситуацию. В сложившейся ситуации, она была не осуществима. Единственным путем было применение различных примесей при выпечке хлеба и дальнейшее уменьшение норм продажи.

1 ноября расход муки был установлен не свыше 850 т в сутки[216]. Это позволило лишь растянуть расход имеющихся запасов. Как показывают, документы, к 11 ноября, согласно справке о выходных остатках и без учета прибытия после 29 октября, муки всего было 4462 тонны[217]. Городские запасы насчитывали всего 629 тонн. Это обеспечивало потребность в муке всего на 5 дней в общем.

Одним из свидетельств того, что запасы в значительной мере были на исходе, является обнаруженный документ. 30 октября П.С. Попков подготовил А.А. Жданову, А.А. Кузнецову и Я.Ф. Капустину. Справку о розничной продаже продовольственных товаров в первой декаде ноября 1941 г. В ней говорилось, что розничная продажа была обеспечена наличием продовольствия в первой декаде ноября 1941 г., за исключением мяса и рыбы[218]. В этой справке следует обратить внимание на то, как П.С. Попков предлагал решить вопрос с недостатком мяса и рыбы. С одной стороны, предполагалась выдача консервов, с другой – ускорение переброски мяса из Тихвина, чтобы была возможность выдавать его населению. В то же самое время, обеспеченность населения мукой уже на момент составления справки, 30 октября, была только по 11 ноября, а крупами и макаронами только до 12 ноября[219]. П.С.

---

[214] ЦГА ИПД СПб. Ф. 4000. Оп. 20. Д. 5. Л. 83.
[215] Дорога жизни. С. 134.
[216] ЦГА ИПД СПб. Ф. 217. Оп. 1258. Д. 7. Л. 9.
[217]ЦГА ИПД СПб. Ф. 4000. Оп. 20. Д. 7. Л. 9.
[218] ЦГА ИПД СПб. Ф. 4000. Оп. 20. Д. 5. Л. 6.
[219] Там же. Л. 7.

Попков предлагал обеспечить отгрузку муки в Ленинград в количестве не менее 8 тыс. т. и 3 тыс. т. крупы. Это предполагалось сделать до 7 ноября. Частично, недостаток крупы собирались компенсировать за счет запасов квашеной капусты.

Согласно справке-расчету, на 8 ноября запасы продовольствия составляли:

Городские запасы муки – 5 868 т.

Краснознаменный Балтийский Флот – 1590 т.

Ленинградский фронт – 2 460 т.

Ежедневный расход был установлены в размере 735 т. Обеспеченность продовольствием составляла 13 суток, но в примечание сказано, что 2 840 т муки находятся в различных местах, и реальная обеспеченность составляет 10 суток[220].

Уже на следующий день обеспеченность оценивалась несколько иначе. Муки – на 7 дней; Крупы – на восемь дней Жиров – на 14 дней[221].

К 10 ноября в город успели доставить 2 746 т муки, 156 т пшеницы, 407 т крупы[222]. Таким образом, доставка требуемого количества продовольствия оказалась невозможной.

Работа перевалочных баз на западном берегу Ладоги показывает, что резкое падение количества отгруженного для доставки в город продовольствия падает после 10 ноября. Однако, и тогда она была довольно незначительной. Максимальная отгрузка 10 ноября составила всего 31 вагон, общей массой 721,4 т. Мука отправлялась на хлебозаводы. Во все последующие дни отгрузка осуществлялась в гораздо меньших объемах. Она составляла от 150 до 400 т. муки. Это было меньше суточной потребности населения города, фронта и флота[223].

Уменьшение норм продажи хлеба по карточкам и применение различных примесей и заменителей были единственными возможностями растянуть имеющиеся очень скудные ресурсы муки. Такие меры не могли дать длительного эффекта. Данные о расходе хлеба в ноябре 1941 г. из справки конторы «Заготзерно» показывают глубину кризиса. Расход муки по сравнению с октябрем 1941 г. упал более чем вдвое, с 25 тыс. тонн до чуть более чем 9 тыс. т[224]. За счет примесей и добавок можно было выиграть несколько дней. К 18 ноября запасы муки составляли 8 947 т., при лимите расхода в 510 т это давало обеспеченность в 14 суток. Войска были еще обеспечены сухарями, это давало дополнительно 11 суток для фронта и флота.

---

[220] ЦГА ИПД СПб. Ф. 4000. Оп. 20. Д. 5 Л.32.
[221] На защите Невской Твердыни… С. 248.
[222] там же. Л. 34.
[223] См. ЦГА ИПД СПб. Ф. 4000. Оп. 20. Д. 5. Л. 40.
[224] ЦГА ИПД СПб. Ф. 24. Оп. 2б. Д. 1439. Л. 5.

Все это показывает, что катастрофического голода избежать стало невозможно. Очевидным является то, что ресурсы уже были на грани полного истощения еще до захвата Тихвина. Более того, в складывающихся обстоятельствах конца ноября 1941 г. центр не мог выделить для снабжения города и фронта значительных объемов продовольствия. И.С. Сталин поставил об этом в известность А.А. Жданова и М.С. Хозина 27 ноября 1941 г. В сутки могло быть отправлено не более 400 т муки, 150 т крупы[225].

Одновременно возник целый ряд проблем, связанных с охраной правопорядка, учетом и хранением доставляемого в Ленинград продовольствия. Известно, что только за сентябрь-октябрь 1941 г. у арестованных в Ленинграде было изъято 2107 кг хлебобулочных изделий, и 4548 кг муки и более 1000 кг крупы[226].

Проблема точного учета количества доставляемых в город грузов оказалась чрезвычайно трудноразрешимой. К концу ноября 1941 г. была проведена проверка работы склада № 891 у ст. Ладожское озеро. Именно здесь шла перевала грузов с барж и, в дальнейшем, продовольствие отгружалось для доставки в Ленинграда Документы о проверке показывают следующее[227]. Проверка коммерческих актов на ст. Кушелевка, Варшавская, Навалочная, Бадаевская выявила, что вагоны с мукой от отправителя склада НКО № 891 прибывали с недогрузом отдельных мест муки.

Только при проверке на ст. Кушелевка обнаруженный недогруз составил 1189 мешков, по еще двум коммерческим актам излишек оказался в 136 мешков. На ст. Варшавская был выявлен недогруз в 528 мешков, на ст. Навалочная недогруз составлял 1488 мешка муки и 124 мешка крупы, на ст. Бадаевская недогруз составлял 158 мешков, а излишек — 40 мешка. Оказалось, что при погрузке на ст. Ладожское Озеро подсчет груза был не организован, а вес груза при погрузке с баржи в вагоны не проверялся. К концу ноября там работал один счетчик на несколько вагонов, он мог работать и в темное время, учитывая процесс разгрузки сразу нескольких баржей. Вес груза также не проверялся.

Таким образом, существующие обстоятельства серьезно затрудняли эффективную работу коммуникаций Ленинграда. От их устранения зависела судьба населения города и войск фронта.

После установления сухопутной блокады, еще одним путем доставки грузов в Ленинград и вывоза из него оборудования и людей, стали перевозки самолетами ГВФ. Группа самолетов для

---

[225] Оборона Ленинграда. М., 2019. С. 262.
[226] Там же С. 185.
[227] ЦГА СПБ. Ф. 2245. Оп. 7. Д. 707. Л. 196-197.

этой цели была выделена постановлением ГКО[228]. Еще до постановления ГКО, с 13 сентября 1941 г. для доставки разных грузов и эвакуации использовались самолеты Особой Северной авиагруппы и Московской авиагруппы особого назначения (МАГОН). Рейсы в Ленинград осуществляли самолеты ПС-84. Они совершали посадки на Комендантском аэродроме. Уполномоченный Военного Совета М.А. Таиров в своих воспоминаниях пишет, что вопрос доставки продовольствия самолетами стал прорабатываться в конце октября 1941 г.[229]. Однако для доставки в город продовольствия самолеты стали использовать с ноября 1941 г., после падения Тихвина. 9 ноября вышло постановление ГКО о выделении авиации для доставки грузов в Ленинград. Всего предполагалось задействовать для этого до 50 самолетов ПС-84 и 10 самолетов ТБ-3. Для прикрытия создаваемого воздушного моста были выделены истребители И-16. К концу месяца основным аэродромом стал Смольнинский аэродром на правом берегу Невы, в районе Пороховые.

Можно уверенно утверждать, что никакой серьезной борьбы с перевозками по воздуху немцы не вели вплоть до ноября 1941 г. 13 октября ими был сбит один транспортный самолет[230]. Про еще одну встречу с немецкими истребителями упоминают авторы истории «Аэрофлота» во время войны[231]. Самолеты сыграли важную роль в оперативной переброске частей Красной армии в район Тихвина. Так, на самолетах туда был переброшен один стрелковый полк 191-й стрелковой дивизии[232]. Уже после того, как самолеты начали использоваться для доставки продовольствия, немецкое командование решило нанести удар по Комендантскому аэродрому. Решение атаковать аэродром было принято из-за невозможности нанести удар по Ладоге. Для удара по аэродрому были выделены 8 истребителей 1-й группы 54-й эскадры. Атака состоялась 19 ноября[233]. Немцы заявили о трех сбитых транспортных самолетах[234]. В процитированном А. Белоусовой донесении говорится об одном сбитом, и еще одном тяжело поврежденном самолете[235].

30 ноября немецкие истребители доложили об атаке самолетов, участвующих в снабжении Ленинграда. По докладам немецких

---

[228] Мирные крылья в годы войны // Сост. М.К. Драговоз. М., 1995. С. 40-42.
[229] Таиров. М «Хвойная. Докладывает Уполномоченный Военного Совета // Воздушный мост над Ладогой. Л., 1984. С. 9-11
[230] Bock W., Prien J., Rodeike P., Stemmer G. Die Jagdrfliegervebaende der Deutschen Luftwaffe 1934 bis 1945. Teil. 6/II. Unternehmen “Barbarossa”. Einsatz im Osten – 22.6 bis 5.12. 1941. 2003. S. 203.
[231] Мирные крылья С. 44.
[232] Козырев И.Ф., Поляков Г.Г. С боями от Ленинграда до Шверина: Хроника 191-й Краснознаменной Новгородской стрелковой дивизии. СПб., 1998. С. 88-89.
[233] Trautloft H. Kriegs-Tagebuch von Hannes Trautloft. Cruenherzjaeger im Luftkampf. 1940-1945. S. 155-157.
[234] Bock W., Prien J., Rodeike P., Stemmer G. Op. cit. S. 204
[235] Белорусова А. Летчики особого назначения. М., АСТ 2019. С. 159.

летчиков, они сбили 7 самолетов[236]. Сами летчики 1-й группы 54-й эскадры заявили о трех «Дугласах»[237]. Белоусова упоминает, что был сбит только один советский транспортный самолет. Погибло 7 членов экипажа и 32 пассажира, из них часть – дети[238].

Эти два случая были за весь ноябрь практически единственными эпизодами, когда немецкая авиация целенаправленно пыталась бороться с доставкой грузов в Ленинград по воздуху. Н.А. Ломагин и К.А. Болдовский приводят сведения, что основные затруднения были связаны с организационными проблемами[239]. В процитированном ими документе сообщалось: «Докладываю вам о том, что решение Государственного комитета обороны о переброске самолетами 200 тонн продовольствия ежедневно в Ленинград не выполняется.

Основными причинами срыва выполнения задания являются:

1. Существующая неразбериха и сумятица в подчиненности, параллелизм в руководстве как следствие большого количества начальников и уполномоченных (5 чел. от ГВФ, 4 чел. от ВВС, 4 чел. от нач. тыла, 2 уполномоченных Военного совета, 3 уполномоченных исполкома и др.).

2. На линии работают 28 «дугласов» вместо 50, 15 ТБ-3 вместо 36, несмотря на то что в распоряжении представителя ГВФ полковника Шарыкина имеется около 70 «дугласов».

3. Самолеты не обеспечивают ежедневно двух рейсов (за редким исключением), потому что поздно выпускают в воздух самолеты утром с далеко расположенных точек базирования, с большим запозданием передаются сведения о погоде, задерживается сопровождение, полки которого подчинены ВВС.

4. Не выполняются ряд оперативных заданий Военного совета фронта (посылка самолета в Новинку, Москву, Вологду и др.)

5. Недостаточно организована работа по погрузке и выгрузке самолетов (задержка во времени, хищение) командами, подчиненными начальнику тыла.

6. На взлете и при посадке в Хвойной, Кушеверах, Подборовье разбито 4 машины. Об этом Военному совету не доложено. Кроме того, 9 декабря 1941 г. самолет пилота Холодняка в 20 км от Хвойной разбился, погиб экипаж, об этом также полковник Шарыкин В. С. не докладывает. Часть машин из 70 разослана неизвестно куда, часть машин бесконечно долго ремонтируется, а в итоге Ленинград недополучает продовольствие и снижено число действующих рейсов.

---

[236] NARA. T. 312. R. 546. Fr. 8154667.

[237] Bock W., Prien J., Rodeike P., Stemmer G. Op. Cit. Ibid.

[238] Белорусова А. Указ. соч.. С. 166, 162.

[239] Ломагин Н.А. Учет и контроль – основа социализма: Размышления о внутренних причинах голода в Ленинграде осенью и зимой 1941-1942 гг. // Петербургский исторический журнал. № 3. 2019. С. 170-171.

В исследовательской литературе и ряде опубликованных источников приводятся различные данные о том, сколько продовольствия удалось доставить в город с помощью самолетов. Например, в статье Н.А. Ломагина упоминается, что в город С 10 ноября по 10 декабря доставлено 2269,7 т продовольствия[240]. За следующие две недели (с 11 по 25 декабря включительно) удалось доставить еще 869 т. К.А. Болдовский приводит сведения, что к 14 декабря самолеты доставили 1032,9 т продовольствия[241]. В работе И.Г. Иноземцева приведены другие цифры. Согласно им, самолеты авиагруппы привезли всего 3605 т пищевых продуктов[242]. Общее количество доставленного в город было приведено В. М. Ковальчуком: до 25 декабря в город было доставлено 4325 т продовольствия[243].

В отчете о борьбе за коммуникации Ленинграда, который был опубликован в сборнике[244]. приводятся следующие данные: было доставлено 1212 т различных продуктов и 301 500 банок консервов, различные высококалорийные продукты – 122 т., крупы, мука, вермишель – 260 т. В опубликованном отчете о работе тыла ЛФ общая цифра доставленного не превышает 1055 т[245].

Несколько конкретизировать данные помогают обнаруженные в документах, имеющих отношение к деятельности Продовольственной комиссии ЛФ донесения о работе самолетов. В них представлены данные о поставках продовольствия за период с 15 по 19 декабря. В эти дни самолеты ПС-84 совершали совершили в город до 30 рейсов. Число рейсов самолетов ТБ-3 не превышало 12 в день. Подсчет тоннажа доставленных этими самолетами грузов дает цифру примерно в 3500 т[246].

При сравнении эти данных с приведенными выше получается, что основную часть продовольствия самолеты доставили всего за несколько дней декабря. Общий объем доставленного примерно соответствует цифре, приведенной И.Г. Иноземцевым. Интендантское управление ЛФ было получателем значительного объема из числа указанных в донесении грузов. Если горожане и получили что-то из привезенного, то уже согласно конкретным распоряжениям о перераспределении продовольствия и выделении фондов флота и фронта для города. Работа авиамоста завершилась к концу декабря 1941 г., когда самолеты отозвали[247].

---

[240] Ломагин Н.А. Указ. соч. С. 172.
[241] Болдовский К.А. Ленинград в декабре 1941 г. // Новейшая история России. №1. 2019. С. 73.
[242] Иноземцев И.Г. Под крылом – Ленинград. Л., 1978. С. 88.
[243] Ковальчук В.М. Указ. соч. С. 56.
[244] Оборона Ленинграда // под ред. Сорокина. М., 2019. С. 668.
[245] Дорога жизни. С. 139.
[246] См. ЦГА ИПД СПб. Ф. 4000. Оп. 20. Д. 5. Л. 108-115.
[247] Соболев Г.Л. Ленинград в борьбе за выживание в блокаде. Книга первая: июнь 1941 – май 1942. СПб., 2014. С. 283.

В условиях, когда массовая эвакуация населения была крайне затруднена, а подвоз продовольствия был недостаточным даже для покрытия текущих суточных расходов в рамках установленных норм, только снижение норм выдачи хлеба и других продуктов могли позволить растянуть имеющиеся запасы на более продолжительное время. Обнаруженные расчеты по снижению норм выдачи хлеба позволяют сделать вывод, что в ленинградском руководстве решили пойти именно по этому пути. Еще одним путем растянуть запасы муки, было увеличение доли примесей в муке. Для других продуктов питания так сделать было невозможно.

Установленные в ноябре нормы продажи продуктов не обеспечивали бы людям возможностей для выживания. Калорийность пайков даже по официальным показателям была такова, что не давала шансов всем категориям населения избежать истощения[248]. Калорийность пайка даже по рабочей карточке едва превышала 1000 ккал. Это было меньше минимальной суточной нормы, необходимой для выживания.

[248] См. Гладких П.Ф. Здравоохранение блокадного Ленинграда. Л., 1985. С. 12.

Организация попыток прорыва блокады и восстановления транспортного сообщения с Ленинградом по суше. Сентябрь 1941 г.

9 сентября 1941 г. началось наступление 4-й Танковой группы и 18-й армии на Ленинград. В советской и российской военно-исторической литературе это наступление трактуется как штурм города[249]. В изданной в ФРГ литературе укоренилась точка зрения, что в ходе сентябрьского наступления А. Гитлер не дал штурмовать город[250]. Это во многом связано с тем, что изданная директива ОКВ №35[251] до сих пор считается решающей для судьбы Ленинграда. Например, Й. Ганценмюллер опирается именно на нее, цитируя выписку из приказа на окружение в качестве подтверждения этой директивы[252]. Однако, приказ, которым определялся порядок действий немецких войск, был отдан ранее, чем появилась эта директива и в дальнейшем командование ГА «Север» занималось лишь конкретизацией отдельных моментов, связанных с выполнением чисто военных задач[253]. Ни о каком штурме после появления приказа на окружение и его редакций речь уже не шла. Задача окружить город стала основной для войск Группы армий «Север» еще до появления этой директивы.

Изучение записей в журнале боевых действий ГА «Север» позволяет утверждать, что ночью 6 сентября Ф. Гальдер сообщил о решении Гитлера нанести удар на московском направлении. Из слов Ф. Гальдера становится понятно, что речь шла об остановке наступления южнее Ленинграда и отказе от сжатия кольца окружения. Далее Гальдер сообщил, что из Группы армий «Север» следует изъять часть войск для операции на московском направлении. Из Группы армий «Север» решили изъять части 4-й Танковой группы[254]. Однако, задачи, которые подразумевали собой надежный перехват коммуникаций города, с подчиненных ГА «Север» войск сняты не были. Ф. Гальдер подтвердил необходимость переправы через Неву и соединения с финнами на

---

[249] См. например. Битва за Ленинград М., 1964 С. 64-65. История Великой Отечественной войны Советского Союза. Т. 2. М., 1961.С. 89-90; История Второй Мировой войны. Т. 4. Фашистская агрессия против СССР. Крах стратегии молниеносной войны. М., 1975. С. 68. Карасев А. В. Ленинградцы в годы блокады. М., 1959. С. 111-114; Василенко. В.Е., Свиридов В.П., Якутович В.П. Битва за Ленинград. Л., 1962. С. 127; Очерки истории Ленинграда. Л., 1967. Т.5. С. 155; Ордена Ленина Ленинградский Военный округ. Л., 1968. С. 241. В настоящее время эту точку зрения отстаивал М.И. Фролов (см. напр. Фролов М.И. Блокад. Битва за Ленинград. Мифы. Легенды. Реальность. М., 2014. С. 33-35; Хотел ли Гитлер взять Ленинград? // Нестор № 8. 2005. С. 68-79)

[250] Польман Х. Волхов: 900 дней боев за Ленинград, 1941-1944. М., 2000. С. 26-30; Карель П. Восточный фронт: Кн. 1: Гитлер идет на Восток, 1941-1943. М.,2003. С. 218-219.

[251] См.: Совершенно секретно! Только для командования. С. 326-327.

[252] Ganzenmueller J. Das belagerte Leningrad, 1941-1944: die Stadt in den Strategien von Angreifern und Verteidigen. Schoeningh, 2005. S. 23-25.

[253] NARA. T. 315. R786. Fr.141-143.

[254] NARA. T. 311. R. 53. Fr. 7066117.

Карельском перешейке. XXXIX корпус оставляли под Ленинградом для соединения с финнами восточнее Ладожского озера.

7 сентября в штабе Группы армий «Север» было получено указание ОКХ, где указывалось, что наступление на Ленинград с целью создания более плотного кольца окружения должно начаться 8 сентября. Вывод из боя XXXXI корпуса должен состояться 13 сентября. Кроме этого, к 15 сентября из боя должны были быть выведены штаб 4-й Танковой группы, еще два корпусных управления, пять танковых и две моторизованные дивизии, VIII авиакорпус и ряд других частей. Это означало, что на некоторое время весь северо-западный участок фронта приобретает вспомогательное значение. В составе Группы армий «Север» оставались только те танковые и моторизованные дивизии, которые входили в состав XXXIX корпуса. Эта группировка должна была использоваться только для одной задачи – окружения Ленинграда, и наступления в направлении Лодейного Поля для соединения с финнами.

Борьба за коммуникации Ленинграда в этот период начала принимать еще более острый характер. К моменту общего перехода немцев в наступление, XXXIX моторизованный готовился к продвижению на восток из района Мги и Синявино[255]. Планировалось, что одновременно с началом продвижения его частей на восток из района Кириши на Волхов нанесет удар 18-я моторизованная дивизия. Это наступление должно было стать важным этапом в борьбе за обеспечение коммуникаций Ленинграда. С точки зрения командования противника это была лишь очередная задача на фоне общего успеха 16-й армии в Южном Приладожье.

Первоначальная задача корпуса имела, скорее, тактический характер. Частям корпуса предстояло продвинуться на восток до района Шальдихи[256]. Это одновременно расширяло ранее захваченный участок и давало возможность выйти на удобные исходные позиции для дальнейшего продвижения навстречу финнам. В этом наступлении должны были участвовать подразделения 12-й танковой и 20-й моторизованной дивизии. Командир корпуса Рудольф Шмидт считал, что у него достаточно сил для выполнения задачи. Одновременно, предполагалось, что 18-я моторизованная дивизия начнет наступление из района Кириши на Волхов[257].

Часть исследователей считает, что попытка прорыва блокады силами 54-й армии была предпринята 10 сентября[258]. Эта дата

---

[255] NARA. T. 312. R. 545. Fr. 8152633.
[256] NARA T. 312. R. 545. Fr. 8152618.
[257] NARA. Ibid; NARA. T. 314. R. 40. Fr. 1111.
[258] Битва за Ленинград. М., 1964. С. 74; Сяков Ю.А. Героическая битва за Ленинград. СПб., 2005. С. 82-83.

начала операции по прорыву блокады была подвергнута серьезному сомнению[259]. Значительный массив доступных сейчас документов позволяет достаточно ясно представить себе какие задачи пытались решить в этот момент советские войска и как это соотносилось с задачей обеспечения сухопутной связи Ленинграда с тылом страны. Согласно директиве Ставки, отданной еще в тот момент, пока шли бои за саму станция Мга, Г.И. Кулик должен был выделить для удара в западном направлении только одну дивизию и одну танковую бригаду. Основные свои силы штаб армии должен был развернуться в юго-восточном направлении и наступать в направлении пос. Кириши[260]. В момент появления этой директивы ситуация была совершенно другой. Шлиссельбург еще не был захвачен и суть решения заключалась в освобождении узловой железнодорожной станции, а также всей линии Мга-Кириши. В то же время Ставка явно опасалась удара из района Киришей в направлении Волховстроя.

Однако, когда части его армии наконец-то начали прибывать, обстановка успела кардинально поменяться. Не только Мга, но и Шлиссельбург были захвачены немцами. Несмотря на это, пункт о действии в направлении Киришей никто не отменил. При этом в Южном Приладожье сложилась ситуация, когда там организацией боевых действий советских войск занимались сразу два штаба – 48-й и 54-й армии. Первая продолжала входить в состав Ленинградского фронта, а вторая оставалась в подчинении Ставки ВГК. О том, что 48-я армия подчинялась Ленинградскому фронту, говорит то, что она продолжала посылать свои донесения в штаб фронта, а также записи о ее действиях включены в Журнал боевых действий фронта[261].

Приказ, где говорилось о переходе войск 48-й и 54-й армий в наступление был отдан поздним вечером 9 сентября. Согласно приказу, основной удар советские части наносили с целью отрезать и уничтожить противника в районе Синявино и Шлиссельбурга [262]. Наступать должны были три стрелковые дивизии и одна бригада. Их поддерживали танки из состава 122-й танковой бригады. Советские командиры развернули наступающие дивизии так, что ярко выраженной ударной группировки создать не получилось. На правом фланге наступала пополненная 128-я стрелковая дивизия. Южнее, выдвигалась вперед 310-я стрелковая дивизия, вдоль железной дороги Мга-Волховстрой наступала 286-я стрелковая

---

[259] Сорокин Н. Упущенная возможность // Ленинградская битва 1941-1944. СПб., 1995. С. 89.
[260] Блокада Ленинграда в документах.... С. 23-24.
[261] ЦАМО РФ. Ф. 217. Оп. 1221. Д. 206. Л. 26 (об).
[262] См. ЦАМО РФ. Ф. 217. Оп. 1221 Д. 47. Л. 3.

дивизия. На левом фланге действовала 1-я горнострелковая бригада.

Решение наносить удар на Синявино и Шлиссельбург соответствовало планам обеспечения подвоза грузов в Ленинград, которые обсуждались в рамках деятельности Военного Совета Ленинградского фронта. Это соответствовало и тем обязанностям, которые были возложены на К.Е. Ворошилова согласно распоряжению ГКО.

Благодаря работе большого числа исследователей стали известны многие подробности боевых действий соединений 54-й армии в сентябре 1941 г.[263]. Из сопоставления доступных сейчас немецких и советских документов можно сделать вывод, что XXXIX корпус Рудольфа Шмидта вынужден был ввязаться в тяжелые бои с частями Антонюка и Кулика. Немецкие документы и история 20-й моторизованной дивизии свидетельствуют, что наиболее сложная для немцев ситуация была создана около с. Синявино. Туда вышли подразделения 128-й стрелковой дивизии. Потеря с. Синявино означала начало окружения для немецких войск в Шлиссельбурге и у берега Ладоги. Кроме этого, 11 сентября 128-й стрелковой дивизии удалось захватить Рабочий поселок № 5. Только появление резервного полка из немецкой 96-й пехотной дивизии позволило противнику выправить ситуацию[264]. В свою очередь, южнее, у дороги на Мгу, 12-я танковая дивизия сама нанесла ряд сильных ударов и отбросила 286-ю стрелковую дивизию на восток[265]. Г.И. Кулик и работники его штаба приняли срочные меры и уже к вечеру 12 сентября организовали контратаку у деревни Хандрово, после которой боевая группа 12-й танковой дивизии, только что успешно наступавшая, была отброшена и лишилась большей части своей бронетехники[266]. После 12-13 сентября XXXIX корпус более не мог продолжать едва начатое наступление на восток. Хотя, прорыв блокады не удался, часть немецких планов была уже сорвана. К 13 сентября двуначалие в Южном Приладожье было ликвидировано. Управление 48-й армии расформировали, все силы были теперь подчинены штабу 54-й армии.

Следует добавить, что одновременно с организацией удара на Синявино и Шлиссельбург, Г.И. Кулик также вынужден был заниматься выполнением еще одной задачи. Левый фланг 54-й армии пытался выбить противника из поселка Кириши на

---

[263] Белан П.С. Казахстанцы в боях за Ленинград. Алма-Ата, 1973. С. 68-69; Сяков Ю.А. Указ соч. Там же.
[264] Asmus D. 20. Infanterie Division (mot) Chronik und Geschichte. Band 1. S. 184-185; Pohlman H. Geschichte der 96. Infanterie Division. Bad Nauheim, 1959. S.82.
[265] ЦАМО РФ. Ф. 217. Оп. 1221. Д. 206. Л. 39; Сяков Ю.А. Указ соч. Там же.
[266] NARA. T. 315. R. 626. Fr. 221; На Волховском фронте. М., 1982. С. 176.

восточном берегу Волхова[267]. Эта попытка также имела прямое отношение к обеспечению коммуникаций Ленинграда и Ленинградского фронта[268]. Приказ о переходе в наступление на этом направлении был отдан ранее, чем был организован удар на Синявино. Если обратить внимание на распределение сил армии, то видно, что на правом фланге Кулик вынужден был развернуть три стрелковые дивизии, одну бригаду и одну танковую бригаду, а в районе Киришей его армия действовала силами двух стрелковых дивизий. В это время находившаяся там 18-я моторизованная дивизия готовилась к наступлению на г. Волхов. Удар соединений 54-й армии заставил отвлечь часть сил VIII авиакорпуса для непосредственной поддержки ее частей у пос. Кириши[269]. Эта дивизия была прочно скована действиями советских войск. Немцы не смогли начать наступление в направлении г. Волхов.

Таким образом, командующий 54-й армией вынужден был заниматься созданием двух близких по численности группировок, действующих в расходящихся направлениях и не имеющих локтевой связи.

Немецкое наступление на Ленинград с целью сжать кольцо окружения развивалось не так успешно, как рассчитывал противник. В этот момент борьба за пути сообщения Ленинграда начала оказывать серьезное влияние и на немецкое наступление. Все это совпало и со сменой командования Ленинградского фронта. 13 сентября в должность командующего фронтом вступил Г.К. Жуков, прибывший накануне в Ленинград. Если судить по записям в Журнале посещений Жданова, то М.С. Хозин, прибывший вместе с ним, побывал в кабинете у Жданова 12 сентября[270]. Вступление в должность Жукова было оформлено отдельным приказом, который рассылался по частям фронта, и выписка из которого была сделана в Журнале боевых действий штаба фронта[271].

13 сентября Г.И. Кулик и К.Е. Ворошилов провели переговоры по прямому проводу. В них Кулик дал анализ ситуации, сложившейся на участке 54-й армии, а Ворошилов в ответ дал Кулику понять, что его мнение, а также мнение Хозина и Жукова по поводу действий армии выглядит следующим образом: Кулик должен был сначала освободить Шлиссельбург, а затем нанести удар на Мгу[272]. Сам Жуков придавался действиям Кулика большое

---

[267] См. Мамонов О.В., Никитин И.Н. Они сражались за Малую Вишеру С. 118-133
[268] См. ЦАМО РФ. Ф. 410. Оп. 10122. Д. 2. Л. 1.
[269] NARA. T. 312. R. 544. Fr. 8151226.
[270] Журнал посещений А.А. Жданова // ред. К.А. Болдовский. СПб., 2015. С. 39.
[271] ЦАМО Ф. 217. Оп. 1221. Д.206. Л. 42.
[272] Блокада Ленинграда в решениях… С. 37.

значение. Он просил Б.М. Шапошникова обеспечить армию Кулика, наступление которой он назвал «самой лучшей помощью»[273].

Важно отметить, что указание Ставки ВГК о наступлении на Мгу, было принято в штабе 54-й армии формально. Анализ приказов, отданных штабом оперативной группы армии в Южном Приладожье показывает, что основной задачей продолжало оставаться наступление с целью уничтожения Шлиссельбургской группировки. Задача по освобождению пос. Мга в приказах не упоминалась[274].

Начиная с 13 сентября 54-я армия почти непрерывно атаковала противника. В последующие дни армии не удалось добиться существенных успехов. Сам Г.К. Жуков также попытался решить задачу по наступлению навстречу 54-й армии. В распоряжении Г.К. Жукова была докладная записка начальника штаба фронта полковника Н.И. Городецкого. В ней предлагалось силами 1-й стрелковой дивизии НКВД наступать на Шлиссельбург, а силами 115-й стрелковой дивизии - на Мгу[275]. Предложения бывшего начальника штаба фронта было решено осуществить с некоторыми изменениями. В штабе фронта добавили в этот план еще несколько важных деталей. Одной из них был десант, который должна была восточнее Шлиссельбурга высадить Ладожская флотилия[276]. Также предполагалось, что в дальнейших операциях будет участвовать и 4-я бригада морской пехоты (без одного батальона). Этот замысел следует признать достаточно смелым. Командование фронта было нацелено на достижение значительного успеха. Однако эти замыслы не всегда были обеспечены возможностями войск и наличными силами. В качестве примера можно привести ситуацию со 115-й стрелковой дивизией[277]. Ей поставили задачу захватить весь берег Невы от Ивановского до Дубровки. Но в составе дивизии было всего лишь два стрелковых полка. Силы противника на левом берегу были неизвестны.

Определенный шанс на успех замысла советского командования имелся, так как у противника не было сил для того, чтобы прочно прикрыть весь левый. берег Невы. Вплоть до 20 сентября 1941 г. немецкое командование не могло выделить достаточного количества сил для организации обороны вдоль берега р. Нева. Начиная с участка южнее Шлиссельбурга, немцы создали, скорее, завесу, чем полноценную линию обороны.

Обе стороны готовились к наступлению. Немцы усилили свою группировку подразделениями 8-й танковой дивизии. Противник

---

[273] Блокада Ленинграда в документах... С. 41.
[274] ЦАМО РФ. Ф. 410. Оп. 10122. Д. 7. Л. 27.
[275] ЦАМО РФ. Ф. 217. Оп. 1221. Д. 5. Л. 20.
[276] Суходымцев О.А. Невский рубеж// «Невский пятачок». От плацдарма к мемориалу. С. 33-34, 50.
[277] ЦАМО РФ. Ф. 217. Оп.1221. Д. 9. Л. 12.

готовился приступить к выполнению задачи по выходу к г. Волхов[278]. Штаб Г.И. Кулика мог рассчитывать только на одну дополнительную стрелковую дивизию. Притом, штабу 54-й армии опять надо было организовывать и наступление в районе Мги, и удар в районе пос. Кириши. Немецкое командование готовило наступление и в этом районе.

В Южном Приладожье противник нанес удар первым. 21 сентября подразделения 12-й танковой дивизии выбили 310-ю стрелковую дивизию из 1-го Эстонского посёлка. 8-я танковая дивизия форсировала р. Чёрная и к концу дня овладела Гайтолово (по советским данным, это случилось только 22 сентября[279], но, так как дело происходило в ночь с 21 на 22, это не является существенным). Несмотря на эту неудачу, коллапса обороны армии не произошло. Достаточно быстро были приняты контрмеры. 24 сентября 310-я стрелковая дивизия и 122-я танковая бригада выбили из Гайтолово немцев. Вскоре противник был отброшен за р. Черная. Немецкий план потерпел неудачу. Именно в этот день Г.И. Кулик был снят с поста командующего армией. Новым командующим был назначен М.С. Хозин.

В районе пос. Кириши 18-я моторизованная дивизия вновь оказалась не в состоянии перейти в наступление. Там войска 54-й армии вновь упредили противника и сорвали его замыслы.

В эти же самые дни войска Ленинградского фронта пытались выполнить приказ штаба фронта. В работах О.А. Суходымцева подробно анализируется та ожесточенная борьба, которая развернулась на левом берегу Невы. Однако ряд вопросов требует прояснения. В ночь с 19 на 20 сентября 115-й стрелковой дивизии удалось захватить только один плацдарм. Этого успеха добился батальон 576-го стрелкового полка. В течение суток немцы ничего не смогли предпринять против него. Однако и руководство фронта не приняло оперативных мер для развития успеха. Так как общий ход событий на плацдарме довольно хорошо изучен, важно определить то, насколько сильно его появление повлияло на планы противника.

Реакция немецкого командования заключалась в спешной переброске на берег Невы 96-й пехотной дивизия[280]. Это лишило противника надежд на быстрое взятие Колпино и тем самым, облегчило положение войск Ленинградского фронта. Кроме этого, сюда же прибыли подразделения мотопехоты из 8-й танковой дивизии. Утром 22 сентября немцы попытались уничтожить плацдарм. В результате последовавшего боя противник понес

---

[278] Haupt W. Die Geschichte die 8. Panzer-Division. Podzun, 1987. S. 173.
[279] Белан П.С. Указ. Соч. С. 71.
[280] NARA. T 311. R 53. Fr. 102; Pohlman H. Geschichte 96 Infanterie Division 1939-1945. Podzun., 1959. S. 84-86.

потери и был отброшен[281]. В этот день в журнале боевых действий группы армий «Север» появилась запись, свидетельствующая о слабых надеждах отбить атаки русских на Неве и, как следствие, удержать фронт в южном Приладожье[282]. Необходимость задействовать здесь еще и части 8-й танковой дивизии, ослабили ударную группировку XXXIX корпуса. Это способствовало успешному контрудару 54-й армии у Гайтолово.

К сожалению, попытки 1-й дивизии НКВД освободить Шлиссельбург потерпели неудачу[283]. Высадка десанта восточнее Шлиссельбурга не состоялась из-за погодных условий[284]. В течение нескольких дней Ладожская военная флотилия смогла осуществить высадку двух тактических десантов. Один был высажен 22 сентября. Другой удалось высадить днем 25 сентября. Он был достаточно быстро уничтожен противником[285]. Серьезного влияния на ход боевых действий они не оказали.

После того, как и второе немецкое наступление в Южном Приладожье было остановлено, и немцы были отброшены на исходные позиции, создалась ситуация, когда противник сомневался в своих возможностях удержать кольцо блокады. Немецкому командованию пришлось останавливать наступление 18-й армии на Ораниенбаум, снимать оттуда 254-ю пехотную дивизию и перебрасывать ее в Южное Приладожье, чтобы стабилизировать ситуацию[286]. Удержание кольца блокады стало для командования противника одной из основных задач на ближайшее время.

Действия армии Г.И. Кулика в течение долгого времени трактовались в отечественными исследователями как неудачные[287]. Так, А. П. Крюковских утверждает, что войска Ленинградского фронта действовали более решительно и активно, чем 54-я армия[288]. Основу для такой оценки действий Г.И. Кулика и его армии заложил еще Г.К. Жуков. Оно появилось в очередной редакции его работы. В дальнейшем, оно было принято в исследовательской литературе, как аксиома[289]. В исследовательской литературе, имевшей гриф «для служебного пользования» оценки деятельности 54-й армии были более взвешенными[290].

---

[281] Asmus D. Ibid. S. 193.
[282] NARA. T 311. R 53. Fr. 103.
[283] Суходымцев О.А. Указ соч. С.51.
[284] Овсянников Ю.В. Шлиссельбург. Сентябрь 41. СПб., 2016. С. 34-37.
[285] Овсянников Ю.А. Указ. Соч. С. 47-50.
[286] NARA. T. 312. R. 782. 8432657-8432659; Ibid. R. 783. Fr. 8134636.
[287] Крюковских А.П. К истории попыток прорыва блокады Ленинграда в 1941-1942 гг. // Нестор №8. О Блокаде Ленинграда в России и за рубежом. Сост. и науч. Ред. А.Р. Дзенискевич. СПБ., 2005. С. 80-81.
[288] Крюковских П.А. К истории попыток прорыва блокады Ленинграда // Нестор. № 8. 2005. С. 81.
[289] См.: Ленинград в борьбе месяц за месяцем // Алексеенков А.Е., Барышников Н.И., Белозеров Б.П. и др. СПб., 1994. С. 46-47.
[290] Операции Советских Вооруженных сил // Отв. ред. С.П. Платонов. Т.1. М., 1958 С. 182.

Г.К. Жуков попытался активизировать действия по прорыву блокады. В конце сентября - начале октября 1941 г. командующий фронтом попытался организовать новую попытку наступления. Теперь действия войск фронта начал объединять единый замысел. Об этом свидетельствуют имеющиеся в нашем распоряжении документы. Задачи 54-й армии были скорректированы. Она должна была наступать в направлении на пос. Мга с целью уничтожения Шлиссельбургской группировки противника[291]. Г.К. Жуков рассчитывал на успех своего наступления. 26 сентября, во время переговоров по прямому проводу с Б.М. Шапошниковым, он заявил, к вечеру он «заберет Шлиссельбург»[292]. Этот разговор, скорее, свидетельствовал об амбициях командующего фронтом.

Реальное положение дел было несколько иным. Войска только что созданной Невской оперативной группы под командованием генерала П.С. Пшенникова получили приказ наступать. Последовала очередная попытка 1-й стрелковой дивизии НКВД освободить Шлиссельбург. Она была предпринята 26 сентября 1941 г., но кончилась неудачей. Противник уничтожил подразделения дивизии, переправившиеся на левый берег Невы[293].

Левобережный отряд в начале октября 1941 г. неоднократно пытался атаковать противника и пробиться навстречу войскам 54-й армии[294]. К этому времени оборона немцев вдоль берега р. Нева была усилена дополнительными частями. Это были подразделения 7-й воздушной дивизии. Превосходство противника в автоматическом оружии и артиллерии не оставляли возможностей для достижения успеха, там, где противник уже ждал удара. Ни одна из этих попыток не увенчалась успехом.

Также, была организована переправа через р. Нева 10-й отдельной стрелковой бригады полковника В.Н. Федорова. Это было сделано в районе Петрушино, в нескольких километрах от Усть-Тосно[295]. Был захвачен плацдарм, который в течение нескольких дней удерживался частями бригады. К 4 октября командованию XXXIX моторизованного корпуса удалось собрать ударную группу и к 6 октября ликвидировать советский плацдарм[296].

---

[291] ЦАМО РФ. Ф. 410. Оп. 10122. Д. 2. Л. 53; ЦАМО РФ. Ф. 410. Оп. 10122. Д. 7. Л. 75; Там же. Ф. 1612. Оп. 1. Д. 12. Л. 9.

[292] См.: "Вы просто неорганизованные люди и не чувствуете ответственности за свои действия": из переговоров по прямому проводу между Москвой и Ленинградом в 1941-1942 гг. // публ. К.А. Болдовского, Г.Л. Соболева, М.В. Ходякова. Новейшая истории России. № 1. 2014. С. 280-281.

[293] Подробнее см.: Овсянников Ю.В. Дорога в 500 дней. Шлиссельбург и окрестности в годы Великой Отечественной войны. СПб., 2019. С. 97-100.

[294] См., например: ЦАМО РФ. Ф. 1316. Оп. 1. Д. 12. Л. 10, 26.

[295] Суходымцев О.А. Петрушинский плацдарм // Там же. С. 58-59.

[296] NARA. T. 315. R. 1181. Fr. 1005-1007; о ликвидации плацдарма см. Pohlman H. Op. cit. S. 91-92.

Войска 54-й армии продолжили наступление на участке восточнее Синявино[297]. С небольшими перерывами они атаковали противника вплоть до начала октября. XXXIX моторизованный корпус был усилен 254-й пехотной дивизией, противник уплотнил свою оборону, смог потеснить войска армии и к началу октября раз за разом отбивал все советские атаки[298].

В это же время командование фронтом приказало активизировать действия подчиненных ему частей и на других направлениях. Например, войска 55-й армии предпринимали попытки выбить немцев из Пушкина и Павловска уже с 18-19 сентября 1941 г. В конце сентября войска армии получили приказ вести наступление с целью улучшения позиций[299]. Боевой состав армии к концу сентября насчитывал до шести стрелковых дивизий. Из них две дивизии были переброшены в этот район из состава 8-й армии. В ходе почти не прекращавшихся с конца сентября до середины октября атака войска 55-й армии терпели одну неудачу за другой. При этом само наступление войск армии действительно имело определенное значение – и ее войска могли наносить удар в направлении на Мгу или Тосно. Однако никакого серьезного влияния на ход боев по прорыву блокады действия 55-й армии не оказали. В критический момент боев за Петрушинский плацдарм армия не смогла ничем помочь войскам Невской оперативной группы. Об этом достаточно убедительно свидетельствуют документы XXVIII армейского корпуса[300].

В это же время с этим войска 8-й и 42-й армий предприняли наступление на Петергофско-Урицком направлении. Исходя из задействованных там сил, получается, что командование фронтом видело в соединении войск 8-й и 42-й армий задачу такой же значимости, как и прорыв блокады. В районе Стрельны и Петергофа были высажены пять десантов[301]. В наступлении со стороны 42-й армии участвовали одна стрелковая дивизия, одна бригада морской пехоты и 124-я танковая бригада, чей план использования был утвержден Г.К. Жуковым[302]. Со стороны 8-й армии в наступлении участвовали пять стрелковых дивизий и части усиления[303]. Никакого влияния на ход борьбы за пути сообщения эта операция не оказала. Документы 18-й армии лишь фиксируют

---

[297] См.: Сборник боевых документов // под рук. Г.Г. Сгибнева. Вып. 32. М., 1957. С. 67-69; Кадыров Н.З. От Минска до Вены. М., 1985. С. 31.
[298] NARA. T. 312. R. 546. Fr. 8153939.
[299] ЦАМО РФ. Ф. 217. Оп. 1221. Д. 48. Л. 58.
[300] NARA.T. 314. R. 784. Fr. 1390-1391.
[301] Боевая Летопись Военно-морского флот. 1941-1942 // Г.А. Аммон и др. М., 1992. С. 194-195; Кольцов Ю.В. Петергофский десант. СПб., 2010. С. 76-77; Платонов А.В. Трагедии Финского залива. М., 2005. С. 262-277.
[302] О плане использования 124-й танковой бригады См. ЦАМО РФ. Ф. 397. Оп. 9247. Д. 28. Л. 29.
[303] См. ЦАМО РФ. Ф. 344. Оп. 5554. Д. 88. Л. 89-90; Гладыш С.А., Милованов В.И. Восьмая общевойсковая… М., 1995. С. 66-67.

многочисленные советские атаки, которые раз за разом отбивались противником[304].

На основе проанализированной информации можно сделать вывод, что борьба за пути сообщения Ленинграда в сентябре 1941 г. оказала решающее воздействие на все планы противника. Она заставила командование ГА «Север» уделить значительное внимание положению своих войск в Южном Приладожье и отказаться от осуществления части планов. Решающую роль здесь сыграли действия армии Г.И. Кулика. Это серьезно повлияло на осуществление планов по окружению Ленинграда. Однако, положение блокадного города было уже близким к критическому. Задача по восстановлению прямого сообщения Ленинграда с тылом страны в сентябре 1941 г. была трудновыполнима. Несмотря, на ряд успехов, добиться не просто прорыва блокады, а возможности быстро использовать освобожденные линии коммуникаций, советское командование не могло.

[304] NARA. T. 312. R. 783. Fr. 8134649; Ibid. R. 784. Fr. 8435821-8435822.

Наступление 16-й армии на Тихвин и Волхов

Советская и современная российская историография рассматривает действия войск группы армий «Север» в октябре 1941 г. как продолжение операции по окружению Ленинграда и борьбы за его коммуникации[305]. В действительности, немецкие войска должны были выполнить ряд задач. Соединение группы армий «Север» с финнами было частью общего плана войны с СССР. В октябре 1941 г. планы немецкого командования подверглись серьезной корректировке и сильно изменились.

В этот момент определяющим фактором для всего положения на советско-германском фронте был ход немецкого наступления на Москву. Это не могло не повлиять и на ситуацию под Ленинградом, и борьбу за пути сообщения города и войск фронта, в частности. Вплоть до того момента, пока не стало известно о значительном успехе войск группы армий «Центр», немецкие войска под Ленинградом должны были решить ряд задач тактического или частного характера. В их числе были:

- Плотное окружение Ленинграда
- Уничтожение 8-й армии западнее Петергофа
- Переправа через Неву и соединение с финнами западнее Ладожского озера[306].

Последняя задача возлагалась на войска 16-й армии. Планировалось нанести удар из Южного Приладожья на северо-восток навстречу финнам. XXXIX моторизованный корпус должен был выйти в район р. Лавы[307]. Начало наступления было назначено на 7 октября 1941 г. После первых успехов войск группы армий «Центр», 2 октября А. Гитлер решил, что это наступление приведет только к большим потерям, и вместо это следует перебросить XXXIX корпус в район Чудово и нанести удар на Тихвин[308]. Наступление в Южном Приладожье было на время отложено[309]. Целью операции являлось уничтожение частей Красной армии южнее Ладожского озера[310]. В. Буш предложил одновременно начать наступление в направлении Валдая и из района Новгорода в направлении на Бологое[311].

Логика решений немецкого руководства основывалась на уже существующих предложениях и разработках. Удар на соединение с

---

[305] Операции Советских Вооруженных сил в Великой Отечественной войне // Под ред. С.П. Платонова. М., 1958. Т. 1. С. 263; Барбашин И.П., Харитонов А.Д. Боевые действия Советской армии под Тихвином в 1941 году. М., 1958. С. 20; Битва за Ленинград. С. 105; Олейников Г.А. Героические страницы Битвы за Ленинград. С. 141.
[306] NARA. T. 312. R. 548. Fr. 8151712.
[307] NARA. T. 315. R. 628. Fr. 419-420.
[308] NARA. T. 311. R. 51. Fr. 7064172.
[309] T. 312. R. 545. Fr. 8153184.
[310] NARA. Ibid. Fr. 7064175-7064178.
[311] Ibid. Fr. 7064182

финнами из района Чудово был предусмотрен более ранними планами. На основании этого документа штаб 16-й армии выработал ряд предложений. Они сводились к тому, что после удара на Тихвин XXXIX корпус должен будет повернуть в направлении Волхова. Одновременно с этим немецкие войска южнее Ладоги начали бы наступление на восток.

Обстановка быстро изменилась самым кардинальным образом. К 4-5 октября основные силы Западного и Резервного фронтов были глубоко охвачены с флангов, а затем попали в окружение[312]. Уже 6 октября командующий фронтом Г.К. Жуков был вызван в Москву[313]. Этим влияние событий под Москвой на положение Ленинграда не ограничилось. 10 октября штаб 16-й армии отдал приказ № 24[314]. В нем целью операции называлось уничтожение войск Красной армии южнее и севернее озера Ильмень. Среди руководства нацисткой Германии царила эйфория, предвкушение близкой победы в войне[315]. Сопротивление окруженных продолжалось вплоть до середины октября. Часть войск Западного фронта, не попавших под удар еще раньше начала отход на восток.

14 октября в штабе 16-й армии был отдан приказ № 25: армия должна была проводить одновременно две операции на окружение. Одну совместно с войсками группы армий «Центр», другую – севернее озера Ильмень[316]. Целью операции на северном фланге армии также являлось соединение с финнами. В наступлении участвовали все ее армейские корпуса и т.н. Группа фон Рока, находившаяся в районе Новгорода. Действия танковых и моторизованных частей были направлены на захват Тихвина.

Немецкие войска, расположенные южнее Ладожского озера, также получили приказ начать наступление 21 октября. Удар должен был наноситься в восточном направлении[317]. Основная цель наступления была в уничтожении войск Красной армии и захвате Волховстроя[318]. В случае успеха 16-й армии севернее озера Ильмень, произошло бы расширения участка, занятого немцами на востоке, были бы заняты перевалочные пункты, по которым к берегу Ладоги шла доставка продовольствия.

Следует заметить, что наступление на Москву также развивалось с целью окружения города. Участь населения Москвы и Ленинграда была решена в директиве Гитлера от 12 октября 1941

---

[312] Разгром немецко-фашистских войск под Москвой // ред. А.Н. Киселев. М., 1964. С. 36-37.
[313] Лопуховский Л.Н. Вяземская катастрофа. М., 2008. С. 279-280.
[314] NARA. T. 312. R. 545. Fr. 8152216.
[315] Stahel D. The Battle for Moscow. Cambridge, 2015. P. 100.
[316] NARA. T. 312. R. 545. Fr. 8152504.
[317] NARA. T. 315. R. 1702. Fr. 572.
[318] Ibid. Fr. 576.

г.[319] Для жителей Москвы существовала гипотетическая возможность бегства на восток, но для ленинградцев альтернативы не было: в случае успеха войск 16-й армии бежать им было бы некуда.

План немецкого наступления отличал ни на чем не основанный оптимизм. Немецкое командование плохо представляло то, насколько неразвита дорожная сеть на восточном берегу Волхова. Еще до появления приказов № 24 и № 25 командование корпуса высказало серьезные опасения по поводу проходимости дорог. Но В. Буш был непреклонен – все моторизованные и танковые части должны были наступать с одного участка и примерно в одном направлении в условиях осенней распутицы.

К 16 октября на западном берегу Волхова создавалась ударная группа. Захват плацдарма и ввод моторизованных частей в бой должны были обеспечить 21-я и 126-я пехотные дивизии (последняя – без одного полка)[320]. Первая должна была осуществлять форсирование в районе Грузино, а вторая дивизия действовать южнее, в районе Кузино. Вслед за пехотой должны были наступать моторизованные части. Им предстояло действовать на территории восточных районов Ленинградской области, где дорожная сеть была слабо развита. Южнее, у Новгорода, должна была быть развернута 250-я пехотная дивизия.

К середине октября вдоль восточного берега р. Волхов на участке от Новгорода и далее на север. оборону занимала 52-я армия Н.К. Клыкова. В районе Кириши находилась 4-я армия В.Ф. Яковлева. Обе армии подчинялись Ставке ВГК. К 16 октября они лишились значительной части своих сил. У 52-й армии вдоль берега Волхова на фронте почти в 80 км были развернуты войска двух стрелковых дивизий, а наиболее сильная группировка 4-й армии находилась в районе Кириши. В начале октября 4-я армия готовилась наступать на Любань, а в первый день немецкого наступления ее командующий приказал 16 октября наступать западнее Киришей[321].

Решение немецкого командования сводилось к тому, чтобы сразу на двух участках усиленными 21-й и 126-й пехотными дивизиями форсировать р. Волхов. Утром 16 октября началось немецкое наступление. 126-я пехотная дивизия без особого труда захватила плацдарм в районе Кузино[322]. Во второй половине дня началась переправа артиллерии на плацдарм[323]. Такой быстрый

---

[319] Kriegstagebusch des Oberkommandos der Wehrmacht 1940-1945. des OKW // Zusammengestellt von H.-A. Jakobsen. Frankfurt am Meine, 1965. S. 1070-1071.
[320] См.: Мамонов О.В. Никитин И.Н. Они сражались за Малую Вишеру. Новгород, 2016. С. 204-209.
[321] ЦАМО РФ. Ф. 204. Оп. 89. Д. 11. Л. 8, 11.
[322] Lohse G. Op. cit. S. 62.
[323] NARA. T. 312. R. 546. Fr. 8154613.

захват плацдарма оказался возможен из-за крайне низкой боеспособности 267-й стрелковой дивизии. Наступление 21-й пехотной дивизии встретило более сильное сопротивление, но и в районе Грузино немцы быстро смогли создать еще один плацдарм.

К вечеру 20 октября две немецкие группировки на восточном берегу Волхова соединились и образовали единый плацдарм шириной до 20 км и глубиной до 20 км. К 23 октября немцам удалось разбить или рассеять советские войска, противостоявшие им. 24 октября 126-я пехотная дивизия захватила Малую Вишеру. В этот день 4-я армия была расчленена на две части. Управление войсками было утеряно. Темпы продвижения противника, учитывая использование здесь моторизованных частей, были относительно невысокими. Немецкие соединения преодолели около 40 км за 7 дней.

Советское командование не смогло организовать наступающим немецким частям достойный отпор. Сказывался относительно слабый боевой состав двух армий, неадекватная оценка обстановки и неверная организация управления[324]. После первого успеха войска 16-й армии вели наступление в расходящихся направлениях. XXXIX корпус должен был наступать на Тихвин и уничтожить части Красной армии в районе р. Волхов.[325]. Ударная группа I армейского корпуса развернула наступление в направлении Волхова. Еще одна корпусная группа вела бои у Малой Вишеры. На сам Тихвин наступали части 12-й танковой дивизии. По состоянию на 1 ноября 1941 г. количество боеготовых танков дивизии составляло 61 единицу. Общая численность личного состава дивизии была не менее 15 000 человек[326].

Советское командование попыталось остановить немцев. На Тихвинское направление спешным порядком через Ладожское озеро из района Ленинграда были переброшены слабо вооруженные части 44-й и 191-й стрелковых дивизий. В 4-ю армию успели передать еще и 92-я стрелковую и 60-ю танковую дивизию. Из 54-й армии Яковлев получил 4-ю гвардейскую стрелковую дивизию. Часть прибывших сил Яковлев использовал против правого фланга XXXIX армейского корпуса.

Положение для советского командования, здесь, восточнее Ленинграда нельзя было назвать иначе чем кризисным. Командующий 4-й армией допустил немало ошибок, но теперь на него начали оказывать давление сверху. В это время положение на московском направлении несколько нормализовалось, и Ставка ВГК, а также лично И.С. Сталин смогли обратить свое внимание на

---

[324] см. Олейников Г.А. Указ соч. С. 154-155.
[325] NARA. T. 315. R. 628. Fr. 705.
[326] NARA. T. 315. R. 626. Fr. 579.

другие участки фронта. В результате от Яковлева в очередной раз потребовали организовать контрудар[327]. Попытка 4-й армии разгромить противника не привела к успеху. Немецкие войска отбили все ее атаки и продолжили готовиться к наступлению.

Начало наступления было назначено на 7 ноября. Перед наступления 12-я танковая дивизия была усилена пехотой 18-й моторизованной дивизии и ее артиллерией. В основном, против наступающих частей 12-й танковой дивизии действовали подразделения 191-й и 44-й стрелковых дивизий, усиленные танками 60-й танковой дивизии.

Утром 7 ноября XXXIX корпус перешел в наступление. 12-я танковая дивизия быстро смогла прорвать оборону 4-й армии[328]. Части немецкой дивизии захватили мост через р. Сясь и начали продвигаться к Тихвину. Еще до захвата Тихвина немецкие саперы смогли взорвать железную дорогу Тихвин-Волховстрой. Сам захват города был отмечен в журнале боевых действий 12-й танковой дивизии одной строчкой[329]. Тихвин был захвачен без серьезного сопротивления. Немецкое командование расценивало его захват как очень значительный успех. Командующий ГА «Север» фон Лееб в оценке обстановки сравнил захват Тихвина с захватом Шлиссельбурга[330]. По его мнению, это означало что коммуникации осажденного Ленинграда окончательно перерезаны.

При всем этом наступление XXXIX корпуса могло иметь еще более катастрофический эффект. Ведь все это время 8-я танковая дивизия была практически не задействована в бою на основном направлении. Она находилась позади основных сил корпуса и раздергивалась по частям. Еще один момент заключается в том, что перед захватом Тихвина в штабе 16-й армии рассматривали возможность того, что части XXXIX моторизованного корпуса смогут наступать от Тихвина к Волхову вдоль железной дороги[331]. Предполагалось, что на смену частям 12-й танковой дивизии будут переброшены подразделения 20-й моторизованной дивизии. Она находилась на правом фланге корпуса, юго-западнее Тихвина. Но к моменту захвата Тихвина правый фланг XXXIX корпуса уже попал под удар. 20-я моторизованная дивизия втянулась в довольно тяжелые бои и была остановлена[332]. Усилия оперативной группы под командованием В.Ф. Яковлева, состоявшей в основном, и частей 4-й гвардейской и 92-й стрелковых дивизий не позволили

---

[327] См.: Олейников Г.А. Указ соч. С. 163-165.
[328] NARA. T. 315. R. 628. Fr. 815.
[329] NARA. T. 315. R. 626. Fr. 383.
[330] Ленинградский «блицкриг». С. 340-341.
[331] NARA. T. 312. R. 544. Fr. 8151738.
[332] NARA. T. 312. R. 544. Fr. 8151739.

командованию XXXIX корпуса совершить такую перегруппировку. Удар от Тихвина в направлении г. Волхов не состоялся[333].

Для устранения этой угрозы немецкое командование предприняло наступление в районе юго-восточнее Тихвина[334]. Для этого использовали 8-ю танковую дивизию. Немцам удалось окружить несколько советских частей, но противнику не удалось полностью разгромить войска 4-й армии на этом направлении[335]. В сложившихся обстоятельствах командование противника вынуждено было заниматься обеспечением правого фланга XXXIX корпуса и отказаться от попыток наладить взаимодействие с двумя остальными группировками 16-й армии восточнее р. Волхов. Сил, для того чтобы наступать на сам г. Волхов из района Тихвина у противника не было.

Для советской стороны падение Тихвина и то, что была перерезана железнодорожная магистраль на Волхов, означало резкое ухудшение положения Ленинграда и войск Ленинградского фронта. Сама возможность снабжения города, войск фронта в кольце блокады, да и 54-й армии оказалась под вопросом.

Одновременно с наступлением на Тихвин, немцы пытались захватить г. Волхов[336]. Для выполнения этой задачи из состава I армейского корпуса была сформирована т.н. группа «Волхов», состоявшая из 11-й и 21-й пехотных дивизий. Общее командование этой группой возложили на командира 11-й пехотной дивизии Герберта фон Бёкманна[337]. Они должны были наступать вдоль р. Волхов. 21-я дивизия была на восточном берегу, а 11-я дивизия – на западном. Достаточно серьезной проблемой для немцев становилось состояние дорожной сети: жалобы на распутицу и снабжение повторяются рефреном в немецких документах.

Оборону на этом направлении занимали различные части 4-й армии, усиленных за счет переброски из 54-й армии одной стрелковой дивизии. Немецкое наступление началось 28 октября и было сразу встречено сильным сопротивлением. Расчет на быстрый захват города не оправдался[338].

После первых неудач Группу «Волхов» усилили для дальнейшего наступления. 6 ноября наступление продолжилось. Немецкому командованию удалось создать вполне реальную угрозу захвата Волхова. Несколько дней в районе Волхова шли

---

[333] См.: Карцев К.Е., Масленников П.В. Сагайдак П.Т. Жертвуя собой. Очерк о боевом пути 92-й стрелковой дивизии. М., 1989. С. 36-37.
[334] NARA. T. 315. R. 628. Fr. 906.
[335] Кадыров. Н.З. От Минска до Вены. М., 1985. С. 37.
[336] О боях за Волхов подробно рассказано в работах Ю.А Сяков. См. Самсоненко Г.Г. Сяков Ю.А. Сражение за Волхов. СПБ., 2003. С. 90-102; Сяков Ю.А. Неизвестные солдаты. Сражения на внешнем фронте блокады Ленинграда. СПб., 2004. С. 116-125, 130-131.
[337] NARA. T. 314. R. 46. Fr. 818.
[338] Белан П.С. Казахстанцы в боях за город Ленина. С. 76-77; Allmayer-Beck. S. 192-193.

ожесточенные бои. Существовала вполне реальная возможность, что город будет захвачен, но и то, что группировка 54-й армии западнее будет отрезана. Силам Группы «Волхов» оказывалось крайне упорное сопротивление. Только 21-я пехотная дивизия смогла выйти на южные подступы к г. Волхов. 11-я пехотная дивизия оказалась не в состоянии выполнить эту задачу[339]. После ряда попыток командование I армейского корпуса решило нанести по 54-й армии сразу два удара. 14 ноября одновременно с наступлением на г. Волхов, две дивизии I армейского корпуса должны были перейти в наступление из района Южного Приладожья.

Они атаковали позиции 54-й армии у железной дороги Мга-Волховстрой. В ходе дневного боя немцам не удалось отбросить советские части на восток[340].

Район Волхова был передан в зону ответственности 54-й армии, и за оборону города стал отвечать командующий армией И.И. Федюнинский[341]. В этот район была переброшена 3-я гвардейская стрелковая дивизия. Она заняла оборону на западном берегу р. Волхов[342].

Наступление группы «Волхов» 14 ноября привело к следующему результату. 11-я пехотная дивизия не смогла выполнить свою задачу. Встретив сильное сопротивление 3-й гвардейской стрелковой дивизии, немцы с большим трудом продвинулись на север. На правом берегу 21-й пехотной дивизии удалось создать угрозу, что Волхов будет захвачен в ближайшие часы. Однако сил одной дивизии для выполнения такой задачи было уже недостаточно. Если бы XXXIX корпус в районе Тихвина осуществил перегруппировку, то в район г. Волхов была бы выдвинута еще одна дивизия. Это не удалось сделать, так как К.А. Мерецков, организовав наступление, сковал силы противника в районе Тихвина. Ожидать быстрой переброски подкреплений из района Южного Приладожья противнику было невозможно. I армейский корпус готовился к наступлению на восток не мог выделить дополнительных сил. Поэтому, оценив общую сложившуюся ситуацию, в ночь с 14 на 15 ноября В. Буш принял решение, что основной задачей для группы «Волхов» будет охват города с востока и выход на линию Кировской железной дороги[343]. Подразделениям 21-й пехотной дивизии удалось частично выполнить эту задачу, а железная дорога на Мурманск была

---

[339] NARA. T. 314. R. 46. Fr. 837.
[340] NARA. T. 314. R. 39. Fr. 1094-1095; ЦАМО РФ. Ф. 217. Оп. 1221. Д. 102. Л. 5; Козик Е.В. Стояли насмерть // Тихвин, год 1941. С. 68-69.
[341] Федюнинский И.И. Поднятые по тревоге. М., 1961. С. 67-68.
[342] см. ЦАМО РФ. Ф. 410. Оп. 10122. Д. 61. Л. 41.
[343] NARA. T. 312. R. 544. Fr. 8151754.

подорвана[344]. С 18 ноября 21-я пехотная дивизия перешла к обороне, согласно приказу штаба корпуса.

Вскоре после захвата Тихвина начальники штабов немецких групп армий на Востоке собрались на совещание в Орше. Туда же приехали Ф. Гальдер, начальник отдела Иностранных армий Востока и ряд других представителей командного состава. С точки зрения Ф. Гальдера, Советский Союз и Красная армия были на грани краха. Когда речь зашла о продолжении наступления, Курт Бреннеке, начальник штаба ГА «Север», заявил, что у его группы армий больше нет сил, которые можно выделить для наступления на восток[345]. Основной задачей войск группы армий являлось соединение с финнами. Это совещание было собрано как перед началом нового немецкого наступления на Москву и в тот самый момент, когда шли бои у г. Волхов.

Прекращение наступления у Волхова не означало полного отказа немецкого командования от продолжения операций. Вражеское командование попыталось реализовать еще один план. Теперь группа «Волхов» своим левым флангом должна была нанести удар на север. 17 ноября, в соответствии с приказом по группе «Волхов» № 13, операция получила название «Ладога»[346]. Целью ударной группы корпуса был выход в район поселка Шум, где планировалось перехватить коммуникации войск 54-й армии, расположенных западнее. Далее планировалось развернуться наступление в восточном или западном направлении. Основной удар группа «Волхов» должна была наносить силами 254-й пехотной дивизии. Наступление было назначено на 25 ноября. Задача для войск была скорректирована 21 ноября. После выхода в район поселка Шум, фронт наступления следовало развернуть на запад и выйти в район р. Лавы[347]. В состав группы «Волхов» перебрасывалась основная часть подразделений 254-й пехотной дивизии. Такое решение означало, что в сложившихся условиях немецкое командование уделяло гораздо большее внимание уничтожению сил Красной армии, чем занятию очередного транспортного узла. Уже в ближайшей перспективе, это оказалось серьезной ошибкой противника.

Район Войбокало был слабо прикрыт войсками 54-й армии. Это создавало опасную ситуацию. Успех группы «Бекманн» означал бы еще более серьезное осложнение ситуации со снабжением Ленинграда. Это чрезвычайно затруднило бы работу автомобильной трассы по льду Ладожского озера.

---

[344] Allmayer-Beck. Op. cit. S. 202-203; NARA, T. 314. R. 46. Fr. 846.
[345] Stahel D. The Battle for Moscow. Cambridge, 2015. P. 115.
[346] NARA. T. 314. R. 46. Fr. 1044.
[347] NARA. T. 314. R. 46. Fr. 1102.

Противник начал свое наступление рано утром 25 ноября 1941 г. Очень быстро части группы «Бекманн» создали угрозу того, что 54-я армия будет рассечена на две части, а один из основных перевалочных пунктов будущей «Дороги жизни» в Войбокало окажется захваченным.

Штабу 54-й армии пришлось принимать срочные меры. В район боевых действий перебрасывали оставшиеся части 122-й танковой бригады и 285-й стрелковой дивизии. К 28-29 ноября, после нескольких дней ожесточенных боев, немцев, наконец, остановили. У противника не хватило сил для выполнения этой задачи. Постепенно инициатива начала переходить в руки советского командования. С 1 декабря I армейский корпус вышел из подчинения 16-й армии. Южное Приладожье теперь перешло в зону ответственности 18-й армии.

Попытки прорыва блокады. Октябрь 1941

В октябре-ноябре 1941 г. войска Ленинградского фронта предприняли несколько попыток прорвать блокаду. Наиболее масштабной из них в октябре 1941 г. являлась совместная операция 54-й армии и Невской оперативной группы.

Г.А. Олейников высказывал утверждение, что операция по прорыву блокады с самого начала была обречена на неудачу в силу крайне невыгодного положения войск Красной армии на северо-западном направлении[348]. Поражение войск Западного фронта, кризис на московском направлении, потеря советским командованием стратегической инициативы и наступление войск ГА «Север» делали возможность прорыва малореальной.

В историографии вопрос осуществления попыток прорыва блокады в октябре 1941 г. обычно сводился к рассказу только об одной операции. У А.П. Крюковских в его достаточно подробно описал действия войск Невской Оперативной группы и 55-й армии Ленинградского фронта[349]. О том, как развивались события во время наступления 54-й армии, он почти не упоминал. Существующие на данный момент исследования позволяют проследить действия войск армии в ходе октябрьских боев[350]. Оценить значение действий армии позволяют доступные немецкие документы.

Перед тем как перейти к вопросу осуществления попыток прорыва, следует остановиться на некоторых вопросах планирования и того, как предполагалось осуществлять прорыв. Один из ныне доступных документов, это распоряжение ГКО от 4 октября 1941 г. об эвакуации из Ленинграда оборудования и рабочих Кировского и Ижорского заводов. Согласно этому распоряжению, их предполагалось эвакуировать несколькими способами. Для эвакуации квалифицированных работников предполагалось задействовать авиацию. Часть личного состава и оборудования было приказано вывозить по Ладожскому озеру, с выгрузкой грузов на ст. Ладожское озеро. А часть оборудования и людей должны были эвакуировать через ст. Шлиссельбург, а далее, по Новоладожскому каналу. Таким образом, для осуществления части этого распоряжения требовалось прорвать блокаду Ленинграда в районе севернее с. Синявино. В известной мере это решение соответствовало уже имеющемуся распоряжению ГКО от 30 августа о снабжении Ленинграда здесь.

---

[348] См.: Олейников Г.А. Указ соч. С. 154.
[349] Крюковских А.П. К истории второй попытки прорыва блокады // Новый Часовой №10. С. 127-137.
[350] Белан П.С. Указ соч. С. 73-74.

Определенная возможность осуществить прорыв блокады в районе севернее с. Синявино оставалась весьма вероятной вплоть до 4-6 октября 1941 г. В течение этих дней части XXXIX корпуса расширили занимаемые ими участок, отбросив 128-ю стрелковую дивизию 54-й армии на восток[351]. Немцы захватили Рабочий поселок №8 и деревню Липки. После этого противник вышел на удобные в тактическом отношении позиции, закрепился, тем самым, серьезно затруднив выполнение задачи по прорыву войскам Красной армии.

Появившаяся позже директива Ставки ВГК достаточно четко указывала что, соединение войск Ленинградского фронта должно было состояться с помощью одновременного удара с двух сторон в районе Синявино и Дубровка, 1-й Городок[352]. Исходя из такого указания населенных пунктов, войска 54-й армии и Невской оперативной группы были нацелены на прорыв не в районе Мги, а севернее. В директиве Ставки не говорилось ничего о том, планировалось ли освобождение Мги. Это целиком соответствовало имеющимся планам по эвакуации и использовании Мариинской системы. Получалось, что целью операции являлось освобождение Шлиссельбурга и уничтожение Шлиссельбургско-Синявинской группировки противника. В случае удачного исхода операции, здесь сложилась бы ситуация, когда Шлиссельбург снова мог использоваться как база снабжения. Следует отметить, что план восстановления участка железной дороги к ст. Мга также разрабатывался. В ходе работы с документами ЦГА ИПД СПб удалось обнаружить объяснительную записку и схемы к директивному плану восстановления железной дороги на участке Саперная – Волховстрой[353]. Сама объяснительная записка подписана исполняющим обязанности уполномоченного НКПС Ленфронта Н.Н. Пучковым. Общий срок восстановления определялся в 7 суток, а на восстановление участка от ст. Саперная до ст. Мга отводилось 5 суток. План может быть датирован примерно третьей декадой октября 1941 г., т.е. временем проведения наступательной операции. На одной схем стоит подпись Н.Н. Пучкова с резолюцией «Утверждаю» от 23 октября 1941 г.

Осуществление проводки караванов с грузами по Новоладожскому каналу могло осуществляться осенью только сравнительно ограниченное время вплоть до установления ледового покроя. В октябре 1941 г. по распоряжению члена ВС фронта А.А. Кузнецова началась подготовка еще одного проекта. Это был проект строительства обвода Мгинского

---

[351] Asmus D. Op. cit. S. 198-200.
[352] См., например: Блокада Ленинграда в документах рассекреченных архивов. С. 52
[353] ЦГАИПД СПб. Ф. 24. Оп. 14. Д. 8. Л. 1-1(об).

железнодорожного узла. Еще в начале октября 1941 г. сотрудники «Лентранспроекта» отправили в управление Октябрьской железной дороги документы о возможности его постройки. Было признано, что наиболее оптимально строить северный обвод[354]. Таким образом, у советского руководства уже имелись наброски плана по созданию новой железнодорожной линии, которая связала бы Ленинград с тылом страны через железнодорожную ветку на Волховстрой. Вопрос стоял только в том, смогут ли войска фронта пробить коридор и уничтожить Шлиссельбургско-Синявинскую группировку противника.

К 20 октября 1941 г. положение войск Красной армии на северо-западном направлении уже было достаточно тяжелым. Тем не менее, войска Ленинградского фронта начали запланированное наступление. Перед ударной группировкой 54-й армии (три стрелковые дивизии и две танковые бригады, два корпусных артиллерийских полка, два дивизиона реактивной артиллерии) стояла задача прорвать оборону противника на участке Рабочий поселок № 8, Тортолово, Синявино и, наступая на Синявино, окружить и уничтожить шлиссельбургско-синявинскую группировку противника. Навстречу должны были наступать войска Невской оперативной группы.

К началу наступления боевой состав Невской оперативной группы удалось несколько усилить за счет переброски соединений с других участков фронта. На правый берег Невы у Московской Дубровки перебрасывались еще две стрелковые дивизии. Во втором эшелоне находились еще одгна стрелковая дивизия НКВД и танковая бригада.

Части Ленинградского фронта имели определенное численное преимущество над противником. Оборону вдоль р. Нева у немцев продолжали занимать батальоны парашютистов и одна пехотная дивизия.[355]. Восточный фас немецкой обороны южнее Ладоги занимала 227-й пехотная дивизия. Фронт ее обороны был протяженностью 16,5 км, от берега Ладоги до участка южнее железной дороги Мга-Волховстрой. В это время немецкое командование осуществляло перегруппировку и подготовку к собственному наступлению. Противник превосходил части Ленинградского фронта в количестве автоматического оружия, артиллерии. Немецкие подразделения были гораздо лучше обеспечены боеприпасами. Следует согласиться с Г.А. Олейниковым в том, что задача по прорыву блокады была трудновыполнима. Наибольшая плотность обороны у противника была как раз именно на том участке, который был намечен

---

[354] ЦГА НТД. Ф. 244. Оп. 1-1. Л. 18.
[355] NARA. T. 315. R. 1181. Fr. 1021.

советским командованием для наступления. Противник также имел серьезное превосходство в артиллерии, которое выражалось не только в количестве стволов, но и в обеспеченности ее боеприпасами.

Изучение боевых донесений и журналов боевых действий достаточно однозначно говорит, что наиболее успешно 20 октября действовали части 54-й армии. Советское наступление началось во второй половине дня 20 октября. К вечеру дня 20 октября оборона на левом фланге 227-й дивизии была прорвана вдоль дороги на Синявино[356]. К 21 октября части 54-й армии смогли овладеть и Гонтовой Липкой и соседним опорным пунктом противника[357], что давало возможность вести наступление на запад. Однако, успех 54-й армии даже в первые два дня наступления не вышел за пределы тактического. Самым негативным образом на ходе операции сказалась критическая ситуация на участке р. Волхов. Она потребовала быстрой переброски подкреплений со всех участков фронта. Из состава 54-й армии в 4-ю армию были отправлены две стрелковые дивизии. После такой перегруппировки 54-я армия временно перешла к обороне, а противник смог довольно быстро восстановить прежнее положение, отбросив части 54-й армии обратно до Гонтовой Липки.

Немецкие оценки действий войск Невской оперативной группы сводятся к тому, что в течение нескольких дней, начиная с 20 октября, последовала серия атак с плацдарма на левом берегу и несколько попыток переправы через Неву. Приведенные в документах сведения, показывают, что все атаки с существующего плацдарма были отбиты противником, а попытки переправы срывались сосредоточенным огнем[358].

К 25 октября стало ясно, что наступление Невской оперативной группы оказалось неудачным. Авторы многотомного труда «Операции Советских Вооруженных Сил в Великой Отечественной войне» делают вывод, что выполнить задачу нашим войскам помешали сложные условия местности и развитая в инженерном отношении оборона противника[359]. Последнее не совсем верно. Противник еще не успел сильно укрепить свои позиции. Неудача советского наступления была связана с общим изменением оперативной обстановки, тяжелым положением с боеприпасами.

Одним из итогов действий войск Ленинградского фронта было то, что 54-й армии удалось сорвать готовившееся немцами наступление в Южном Приладожье.

---

[356] NARA T. 315. R. 1702. Fr. 254-255; T. 314. R. 44. Fr. 377.

357 Кадыров Н.З. От Минска до Вены. М., 1984. С. 32; Белан П.С. Указ соч. С. 73.

[358] NARA T. 315. R. 1181. Fr. 1021-1023; NARA. T. 314. R. 44. Fr. 382. NARA. T. 314. Ibid; T. 315. R. 1181. Ibid.

359 Операции Советских Вооружённых сил. Т. 1. С. 262-263.

Считается, что датой завершения Синявинской операции было 28 октября 1941 г. Однако, это не означало прекращения попыток войск Ленинградского фронта пробиться на соединение с 54-й армией. А.П. Крюковских в своем исследовании показал, что войска Ленинградского фронта несколько раз пытались прорвать блокаду в течение конца октября-начала декабря 1941 г.[360]. Это же подтверждает и тот факт, что 25 октября А.М. Василевский передал занимавшему тогда должность командующего фронтом И.И. Федюнинскому и А.В. Кузнецову указание И.С. Сталина о продолжении попыток прорыва блокады[361]. Сменивший И.И. Федюнинского М.С. Хозин 31 октября представил в Ставку очередной план наступления[362]. Ставка ВГК утвердила его 1 ноября 1941 г. Предполагалось, что наступление будет проводиться в два этапа. Суть плана заключалась в следующем. Войска Ленинградского фронта должны были наступать одновременно на двух участках. Одна группировка должна была расширить плацдарм на левом берегу Невы, а 55-я армия должна была нанести вспомогательный удар, именно ее войскам предстояло освободить Мгу. Для расширения плацдарма на левом берегу Невы по расчетам М.С. Хозина требовалось пять дивизий, для наступления на Синявино еще четыре. Для наступления 55-й армии по этим же расчетам следовало выделить семь стрелковых дивизий в двух эшелонах. Второй эшелон должен был вводиться в бой после захвата переправ на р. Тосно. В его составе должны была быть одна бригада КВ, которой должен был быть придан «мотопехотный» полк. Таким образом, проект восстановления железной дороги на участке Саперная - Мга стал актуальным.

В этот же момент ВС фронта потребовал срочно заняться изыскательско-проектными работами по строительству обхода Мгинского узла[363]. Ряд документов, в том числе заключение о возможности строительства, были уже готовы. Осталось спроектировать понтонный мост для переправы грузов в районе Шлиссельбурга. Руководство НКПС также отдало распоряжение о выполнении работ в этом направлении. 10 ноября был отдан приказ об отправке строителей для выполнения спецзадания по строительству железной дороги от ст. Войбокало к Ленинграду. Линия новой железной дороги должна была идти по трассе существующего шоссе через Рабочие Поселки № 6 и 7, пересекать р. Нева, а далее, до Ленинграда[364]. Необходимые материалы для

---

[360] Крюковских А.П. Указ соч. С. 130.
[361] Русский архив: Великая Отечественная: Ставка ВГК. Документы и материалы. 1941 год. Т. 16 (5— 1). М., 1996. С. 263.
[362] Там же. С. 390.
[363] ЦГА НТД ф. 244. Оп. 1-1. Д. 62 Л. 22.
[364] Там же. Д. 53. Л. 37.

этого строительства предполагалось брать за счет разборки второго пути Кировской железной дороги. Руководителем работ должен был стать И.Г. Зубков, начальник строительства № 5. Он должен был быть переведен на должность строительства №15, специально создаваемого для этой задачи. Исходя из ряда доступных документов, И.Г. Зубков некоторое время занимал эту должность.

12 ноября 1941 г. Военный Совет Ленинградского фронта принял постановление о строительстве обхода Мгинского железнодорожного узла. В нем говорилось, что Военный Совет принял схему обхода Мгинского узла, которую представил уполномоченный НКПС Н.Н. Пучков[365]. Строительство предполагалось осуществить в два этапа. Первый этап включал в себя сооружение линии железной дороги от ст. Назия до Шлиссельбурга. На втором этапе через Неву должен был быть наведен понтонный мост и постройка железнодорожного выхода от ст. Синявино к ст. Пелла, а оттуда линии к понтонному мосту[366]. Для прокладки путей предполагалось использовать имеющееся земляное полотно узкоколейных путей Синявинских торфоразработок и попутных грунтовых дорог. Строительство самой железнодорожной линии от станции «Назия» до левого берега Невы. должно было осуществлять одно из строительств НКПС. О выделении этого строительства еще предстояло просить сам наркомат.

Указанные в постановлении обязанности по изысканию и проектировании линии уже были частично выполнены специалистами «Лентранспроекта». Кроме этого, проектированием понтонных мостов должен был заниматься «Лентрансмостпроект». В истории «Лентранспроекта» об этой странице истории предприятия не было сказано ни слова[367].

Это постановление свидетельствовало, что руководство Ленинграда и командование Ленинградского фронта продолжало выполнять указание И.С. Сталина и надеялись, что блокаду удастся прорвать в ближайшее время. Об этом свидетельствует запись переговоров начальника штаба фронта Д.М. Гусева и Г.М. Маленкова от 16 ноября 1941 г.[368] Следует признать, что их надежды не были подкреплены какими-то реальными основаниям. Его пункты указывают еще и на то, что теперь руководство Ленинграда не рассчитывало на освобождение Мги, а планировало освободить участок территории, где можно было бы проложить новое полотно железных дорог к берегу Невы. Таким образом,

---

[365] ЦАМО РФ. Ф. 217. Оп. 1258. Д. 7. Л. 76.
[366] Там же Л. 76-77.
[367] История «Ленгипротранса» // под ред. Л.Н. Данильчика и др. Т. 1. СПб., 2005. С. 39-40.
[368] Блокада. С. 71-72.

войска Ленинградского фронта должны были освободить территорию севернее и южнее Синявинских высот, там, где располагалась широко разветвленная сеть узкоколейных железных дорог и дорога нормальной колеи. Такое изменение планов операции фиксируется и в приказах на действия войск фронта. В приказе на наступление штаба 8-й армии четко указано, что войска наносят удар в направление на Рабочий поселок №6, т.е. на Синявино[369]. Там войска армии должны были соединиться с 54-й армией.

55-я армия продолжала выполнять задачу развивать наступление в направлении пос. Мга[370]. Таким образом, ее успешное наступление могло привести к освобождению линии железной дороги. План восстановления участка от ст. Саперная до пос. Мга оставался актуальным до 14 ноября. В приказе штаба армии №40[371], отданным войскам армии в этот день, предписывалось развивать наступление в направлении Рождественно, Пелла. Таким образом, целью наступления 55-й армии становился выход на тот рубеж, который в дальнейшем мог использоваться для строительства части обвода Мгинского железнодорожного узла. Таким образом, войска фронта получили задачу прорвать блокады севернее с. Синявино.

Важно отметить, что реализация данного постановления Военного Совета и наступление армий фронта с целью прорыва блокады предпринимались в ситуации, когда немцы захватили Тихвин. Об этом руководство Ленинграда узнало в ходе переговоров со И.С. Сталиным 9 ноября 1941 г.[372]. Поскольку основной железнодорожный узел в северо-восточной части Ленобласти был захвачен немцам, доставка грузов к берегу Ладожского озера теперь могла осуществляться только по грунтовым дорогам. Сложная обстановка у города Волхов, видимо, была не слишком хорошо известна для Военного Совета фронта. К 12 ноября штаб 54-й армии еще не отвечал за его оборону. Вследствие этого, прорыв блокады в Южном Приладожье и соединение с 54-й армией не гарантировали быстрого налаживания связи Ленинграда с тылом страны и обеспечение доставки достаточного количества грузов в город.

Пока принимались решения о подготовке строительства обвода Мгинского железнодорожного узла и шли боевые действия, шел процесс создания автомобильной трассы по льду Ладожского озеру[373]. Первоначально, ее пропускная способность должна была

---

[369] ЦАМО РФ. Ф. 344. Оп. 5554. Д. 16. Т. 2. Л. 29.
[370] ЦАМО РФ. Ф. 411. Оп. 10189. Д. 4. Л. 155.
[371] Там же. Л. 160.
[372] Блокада Ленинграда в документах рассекреченных архивов… С. 66.
[373] Подр. см. Ковальчук В.М. Ленинград и «Большая земля». С.93-94.

составить не менее 4000 т[374]. Таким образом, было принято решение о создании трассы, которая позволила бы обеспечить доставку в город самого минимального объема грузов. Однако, в постановлении ВС ЛФ о строительстве зимней автомобильной дороги, общий грузооборот в оба конца планировался уже всего в 2000 т в сутки[375]. Этого едва бы хватило для обеспечения самой минимальной нормы выпечки хлеба. В итоге, следует признать, что Военный Совет фронта вел работу по созданию сразу нескольких линий коммуникаций.

Ход боевых действий складывался так, что войска фронта оказались не в состоянии выполнить боевую задачу. А.П. Крюковских в своей работе рассказал о ходе боевых действий в начале ноября 1941 г[376]. К тем фактам, которые он привел, следует добавить сведения из немецких оперативных документов. XXVIII армейский корпус с минимальными потерями отбивал атаки дивизий 55-й армии. Его 122-я пехотная дивизия за день боев 3 ноября потеряла всего около 60 человек, а потери соединений 55-й армии составили, по неполным данным более 1100 человек[377]. Такое соотношение потерь сохранялось и в дальнейшем.

На Невском «пятачке» обстановка складывалась примерно также. В течение 2-7 ноября части 8-й армии (ее управление было переброшено на левый берег Невы в начале ноября 1941 г.[378]) неоднократно пытались наступать[379]. Прорвать немецкую оборону не удалось и на этот раз[380]. На положение у Волхова и Тихвина эти события особого влияния не оказали.

Дальнейшие попытки наступления войск Ленинградского фронта проводились в течение всей оставшейся части ноября и начала декабря 1941 г. То, как они проходили и их реальные результаты были довольно подробно представлены в статье О.А. Суходымцева[381].

Важным для понимания того, насколько реальны были шансы на прорыв блокады, является оценка действий советских войск в документах противника. Наступление войск 55-й армии в 10-12 ноября 1941 г., когда в бой были брошены ударные полки, сформированные в 43-й и 85-й стрелковых дивизиях, описывается

---

[374] ЦАМО РФ. Ф. 217. Оп. 1221. Д. 1. Л. 329.
[375] ЦАМО РФ. Ф. 217. Оп. 1258. Д. 7. Л. 134.
[376] Крюковских А.П. Там же. С. 132.
[377] ЦАМО РФ. Ф. 217. Оп. 1221. Д. 100. Л. 430.
[378] Гладыш С. А., Милованов В. И. Восьмая общевойсковая: Боевой путь 8-й армии в годы Великой Отечественной войны. М., 1994. С. 79-80.
[379] ЦАМО РФ. Ф. 344. Оп. 5554. Д. 88. Л. 134-139
[380] NARA. T. 314. R. 44. Fr. 463
[381] Суходымцев О.А. От героев былых времен не осталось порой имен // Плацдарм «Невский пятачок». 1941-1943. СПб., 2018. С. 206-220.

стереотипными фразами донесений. Немцы без особых затруднений отразили все атаки этих частей [382]..

Что касается продолжающихся боевых действий на берегу Невы, то в штабе немецкой 16-й армии положение на плацдарме 11-13 ноября, когда в бой были последовательно введены «ударные полки», не вызывало сильного беспокойства[383]. В этих условиях командованию 16-й армии удалось организовать наступление I армейского корпуса на восток, навстречу Группе «Волхов». Только за счет усилий войск правого фланга 54-й армии этот удар немцев удалось отразить. Записи обсуждения подготовки этого наступления, его хода и его итогов заняло в журнале боевых действий 16-й армии гораздо больше места, чем упоминания о плацдарме. Их за 11-13 ноября почти нет. В эти же дни противник начал постепенный отвод парашютистов с берега Невы и заменять их частями 1-й пехотной дивизии[384]. Положением на плацдарме в эти дни интересовались и в ОКХ. Штаб 16 армии ответил на вопросы его представителей 16 ноября. В этих ответах пришлось напомнить о причинах отказа от попыток уничтожить плацдарм и кратко описать ход боев. Высшему командованию дали понять, что штаб армии владеет ситуацией, сосредоточил против советского плацдарма достаточно сильную артиллерийскую группировку. [385]

Большее внимание происходящему на плацдарме уделил В. фон Лееб. Несколько дней он провел в инспекционной поездке по частям 18-й армии[386]. В его оценках обстановки упоминается, что положение на плацдарме несколько обострилось. Но Лееб рассматривал ситуацию в комплексе, он упоминает и про действия 55-й армии у Колпино, и общую ситуацию на всем участке его Группы армий[387]. Более того, для фон Лееба был важен успех в наступлении I армейского корпуса на восток, что, по его мнению, облегчило бы положение немецких войск в Южном Приладожье[388].

Вплоть до конца ноября 8-я армия предприняла еще ряд попыток прорвать оборону противника. Наиболее масштабные из них пришлись на конец месяца. Все они оказались неудачными и не оказали существенного влияния на общую обстановку.

В сложившейся ситуации, когда были перерезаны основные пути доставки грузов к берегу Ладоги и самому г. Волхов, прорыв блокады и строительство железнодорожных путей в обход Мгинского узла не могли обеспечить доставки грузов в Ленинград.

---

[382] NARA. T. 312. R. 783. Fr. 8434713; NARA. T. 314. R. 784. Fr. 1610.
[383] NARA. T. 312. R. 544. Fr. 815165.
[384] Richter W. Die 1. (ospreussiche) division. S. 72.
[385] NARA. T. 311. R. 54. Fr. 7066435.
[386] NARA. T. 311. R. 54. Fr. 7066415; NARA. T. 312. R. 783. Fr. 8434714
[387] NARA. T. 311. R. 54. Fr. 7066423.
[388] Ленинградский блицкриг… С. 345-346.

Необходимыми условиями для для того, чтобы обеспечить доставку значительного объема грузов в Ленинград были и освобождения Тихвина, и удержание Волхова и дальнейшее очищение от противника линии железной дороги Волхов - Тихвин.

Что касается подготовки к выполнению задачи по строительству обвода Мгинского узла, то эта работа велась в течение декабря 1941 г. Обнаруженные материалы позволяют сделать вывод, что было сформировано еще одно строительство НКПС, обсуждался вопрос строительства моста через Неву. Именно строительство переправ оказалось самым проблемным вопросом[389]. В результате, даже в случае прорыва блокады наладить прямую железнодорожную связь Ленинграда с тылом страны было бы невозможно. При переправе через Неву неизбежно возник бы разрыв в коммуникационной линии, требующий дополнительной перевалки. В складывающейся ситуации самым реальным оказалось создание автомобильной дороги по льду Ладожского озера.

Заключение к Главе 1.

К началу Великой Отечественной войны Ленинград представлял собой крупный промышленный центр. Город существовал за счет привоза значительных объемов топлива и продовольствия. Опыт работы в условиях транспортного кризиса был получен во время Советско-Финляндской войны. Перед началом Великой Отечественной войны основные силы Ленинградского Военного округа должны были обеспечить обороны линии госграницы к северу от Ленинграда. В тех условиях, которые сложились в течение июня-июля 1941 г., борьба за пути сообщения Ленинграда началась уже с момента вступления немецких войск в пределы Ленинградской области. Планируя войну с СССР руководство нацисткой Германии продумывало и вопросы экономического использования, а также оккупационной политики. Согласно имеющимся к началу нападения на СССР установкам, отраженным в ряде документов, война должна была иметь характер войны на уничтожение. Территория Северо-Запада РСФСР не представляла интереса для нацистов в экономическом плане так как данный регион был признан ими дефицитным в плане производства сельскохозяйственной продукции. Поэтому в случае его оккупации, он должен был быть лишен поступления дополнительных продовольственных ресурсов. Такая же судьба ожидала и население крупных городов СССР. Командование Группы армий «Север» уже с начала июля 1941 г. начало реализацию плана, суть которого заключалась в том, чтобы перерезать основные линии

[389] См. ЦГА ИПД СПб. Ф. 24. Оп. 2В. Д. 5442. Л. 2-6.

коммуникаций войск Красной армии и Ленинграда на Северо-Западе. Эту задачу выполняли войска правого фланга 4-й танковой группы. Советское командование первоначально смогло сорвать эти планы, проведя контрудар силами войск Северо-Западного фронта под Сольцами. К началу августа 1941 г. задача по окружению Ленинграда стала одной из основных задач для войск ГА «Север». В то же самое время, в Ленинграде уже намечался кризис снабжения продовольствием, но он резко усугубился из-за захвата Чудово немецкими войсками. Захват Мги окончательно прервал железнодорожную связь Ленинграда с тылом страны.

Постановление ГКО от 30 августа было принято слишком поздно, чтобы имеющийся в наличии транспорт мог обеспечить доставку требуемого количества продовольствия и топлива. Вдобавок, имеющиеся пути сообщения и часть перевалочных баз сами оказались под угрозой захвата. После того, как войска 16-й армии захватили Шлиссельбург, возникла ситуация, что город и войска Ленинградского фронта почти полностью отрезаны от снабжения. Нормальное функционирования путей сообщения по Ладожскому озеру серьезно затруднялось слабо развитой портовой инфраструктурой, нехваткой самого элементарного на тот момент оснащения на станциях железной дороги и общей неготовностью для работы в таких условиях. Захват Тихвина немецкими войсками серьезно осложнил положение Ленинграда. Однако ни это событие, ни выход противника к г. Волхов не являлись первопричинами наступающего голодного кризиса. К этому моменту запасы продовольствия и топлива уже подходили к концу. Важным моментом здесь является то, что, если бы противник достиг успеха в наступлении на Волхов, или отрезал бы войска 54-й армии южнее Ладожского озера, это бы сделало невозможным работу дорог по льду озера. Здесь от успеха оборонительной операции зависела возможность выживания города и фронта.

Одновременно, перед советским командованием встала существенная проблема. Наступательные операции по прорыву блокады должны были осуществляться и планироваться таким образом, чтобы имелась возможность освободить тот или иной участок железной дороги, пригодный для доставки грузов в Ленинград. Впервые в истории Великой Отечественной войны возникла необходимость планирования быстрого восстановления того или иного участка железной дороги сразу же после его освобождения, выделения сил для этого и организации совместной работы восстановительных служб железной дороги, железнодорожных войск. В то же время был разработан и план, пригодный для осуществления на случай, если прорыв блокады произойдет, но линия железной дороги будет оставаться в руках противника. Таким планом оказался проект строительства обвода

Мгинского железнодорожного узла. Притом, руководство Ленинграда одновременно разработало и осуществило план строительства дорог по льду Ладожского озера. Разработка и попытка осуществления сразу нескольких проектов по строительству новых линий коммуникаций практиковалась и в дальнейшем. Создание и функционирование воздушного моста в Ленинград сыграло незначительную роль в обеспечении населения продуктами питания. Большая часть доставленного продовольствия поступала в распоряжение Интендантского управления Ленинградского фронта.

Глава 2

Советское наступление зимой 1941-1942 гг. и попытки прорыва блокады.

1 декабря 1941 г. немецкое командование произвело перегруппировку. Теперь весь район от берега Финского залива до верхнего течения Волхова был в зоне ответственности 18-й армии. 16-я армия отвечала за участок южнее. Весь южный периметр окружения Ленинграда теперь находился в зоне ответственности L армейского корпуса, которому противостояли 42-я и 55-я армии Ленинградского фронта. В составе этого армейского корпуса были три пехотные дивизии. Южное Приладожье и участок вдоль железной дороги Мга-Кириши теперь находился в зоне ответственности XXVIII армейского корпуса. Группировка I армейского корпуса тогда еще оставалась у Войбокало и г. Волхов. Наибольшие потери за предыдущий период понесли войска I армейского и XXXIX моторизованного корпусов. Тем не менее, в отличие от положения, складывающегося у Группы армий «Центр» под Москвой, под Ленинградом противник пока избежал значительных потерь. Задача Группы армий заключалась в сохранении кольца блокады Ленинграда[390]. Противник ожидал советского наступления с целью прорыва блокады в ближайшее время[391]

Командующий ГА «Север» считал, что оно начнется в Южном Приладожье. Поэтому командование противника рассматривало расширение занятого там участка на восток, как способ улучшения своих исходных позиций. С этой целью планировалось наступление на восток XXVIII армейского корпуса в ближайшие дни. Для этого ему передавали 291-ю пехотную дивизию. 6 декабря был отдан приказ, согласно которому, три дивизии корпуса должны были перейти в наступление, уничтожить противостоящие им части 54-й армии, выйти в район Путилово и затем установить связь с I армейским корпусом[392]. 7 декабря, приказ по Группе армий обозначил войскам те задачи, выполнение которых ожидало руководство в Берлине. Это было восстановление утраченного положения и дальнейшая наступательная операция с целью соединения с финнами на Свири[393].

---

[390] NARA. Ibid. Fr. 7066659.
[391] см. Ленинградский блицкриг. С. 375-377.
[392] NARA. T. 314. R. 806. Fr. 079; NARA. T. 312. R. 783. Fr. 8343933.
[393] NARA T. 312. R. 545. Fr. 8152250.

Когда соединения XXXIX корпуса не смогли закрепиться на промежуточном рубеже после отхода, начала боев у ст. Погостье и принятия решения об отводе частей I армейского корпуса к р. Волхов у пос. Кириши, планы поменялись. К 18 декабря в штабе Группы армий «Север» решили все же провести наступление XXVIII корпуса на восток с целью расширения занятого участка в Южном Приладожье[394]. На остальных участках войска ГА «Север» переходили к обороне, или должны были отступать к р. Волхов, чтобы закрепиться на этом рубеже.

В это же время советское военно-политическое руководство определило основные цели и задачи для войск Красной армии на Северо-Западном направлении. Известно, что в Москве 17 декабря состоялось совещание, на котором, среди прочих, присутствовали А.А. Жданов, М.С. Хозин и К.А. Мерецков. Всего в этот день в кабинете у И.С. Сталина отмечено 8 человек. Среди них были А.В. Василевский и Б.М. Шапошников, а также будущие командующие армиями, в составе Волховского фронта генерал-лейтенант Г.Н. Соколов (его назначили командующим 2-й Ударной армией) и И.В. Галанин, назначенный командующим 59-й армий. Еще одним присутствующим на совещании человеком был Г.М. Маленков. Свидетельство о том, какие вопросы обсуждались на этом совещании, оставил К.А. Мерецков. На следующий день у И.С. Сталина побывал командующий Северо-Западным фронтом П.А. Курочкин[395]. По итогам двух этих совещаний появилось две директивы Ставки ВГК от 17 и 18 декабря 1941 г. Эти директивы определили цели и задачи войск всего Северо-Западного направления в последовавшем общем контрнаступлении.

Место и значение борьбы за пути сообщения Ленинграда в рамках советского контрнаступления на Северо-Западном направлении требует определенного уточнения. В большинстве исследований до 1991 г. цели и задачи советских войск приводились с некоторыми искажениями. Например, бывший командующий Ленинградского фронта М.С. Хозин в своей статье так представлял цели и задачи войск Волховского фронта: «Директивой Ставки Верховного Главнокомандования от 17 декабря Волховскому фронту в составе 4, 59, 2-й ударной и 52-й армий ставилась задача перейти в общее наступление, имея целью разбить войска, оборонявшиеся, по западному берегу Волхова, и главными силами армий выйти на фронт ст. Любань, ст. Чолово. В дальнейшем наступать в северо-западном направлении, окружить противника под Ленинградом и во взаимодействии с войсками

---

[394] NARA. T. 311. R. 54. Fr. 7066571.

[395] См.: На приеме у Сталина. Тетради (журналы) записей лиц, принятых И.В. Сталиным // Ред. А.А. Чернобаев. М., 2008. С. 357.

Ленинградского фронта окружить и пленить, а в случае отказа сдаться в плен, истребить его»[396].

Несколько иначе об этом говорилось в работе, имевшей гриф «ДСП». Замысел операции излагался как совместная операция войск Ленинградского и Волховского фронтов по уничтожению войск Группы армий Север в количестве 13-14 дивизий в районе Мгинского выступа[397]. Во втором томе истории Великой Отечественной войны замысел был изложен в соответствии с закрытой работой[398].

Наиболее точные данные о задачах войск Красной армии на Северо-Западном направлении оказались приведены в коллективной монографии, в которой речь прямо шла об операции, целью которой являлся разгром ГА «Север» и деблокады Ленинграда[399]. Отечественные исследователи нередко сводят описание событий декабря 1941-апреля 1942 г. к понятию «Любанская операция». Если исходить из многочисленных опубликованных документов, отдельных исследований, то получается, что это наименование не отвечает реальным замыслам советского руководства.

Следует признать, что наиболее удачное название совместной операции трех советских фронтов дал Г.А. Олейников. Он назвал главу своей работы «Первая наступательная операция группы фронтов Северо-западного направления»[400]. Мы разделяем его точку зрения и считаем, что в рамках этой наступательной операции следует выделить несколько фронтовых и армейских операций за период с декабря 1941 г. по апрель 1942 г., целью только части их них являлся непосредственный прорыв блокады Ленинграда. Отдельно Олейников делает вывод о том, что сам термин «Любанская операция» не соответствует действительности, вводит понятие Любанского сражения.

Публикация директив Ставки и рассекречивание большого массива документов уровня фронт-армия позволяют внести ряд уточнений в описание операций и более точно определить цели и задачи, поставленные советским войскам на Северо-Западном направлении. В нашем случае наиболее важно выделить операции, целью которых был именно прорыв блокады.

Еще одним важным моментом, требующим упоминания, является ситуация с планированием восстановительных работ на Октябрьской железной дороге. Еще в ноябре 1941 г. был создан директивный план восстановления Октябрьской железной дороги

---

[396] Хозин. М.С. Об одной малоисследованной операции // Военно-исторический журнал. №2. 1966. С. 35.
[397] Операции Советских Вооруженных Сил в Великой Отечественной войне. Т. 1. С. 479.
[398] История Великой Отечественной войны Советского Союза 1941-1945. Т.2. С. 333.
[399] Битва за Ленинград. С. 135
[400] Олейников Г.А. Указ. соч. С. 201.

на участке от Колпино до ст. Дубцы (недалеко от ст. Чудово)[401]. В течение 12-15 ноября 1941 г. пояснительную записку этого плана просматривали тогдашний уполномоченный НКПС ЛФ Н.Н. Пучков и начальник восстановительного отдела. Сам план был представлен и командующему фронтом М.С. Хозину. Осуществление этого плана было возможно только в условиях, когда осуществлялась не локальная попытка прорыва блокады, а масштабная операция. В рамках этой операции в короткий срок должна была быть освобождена линия Октябрьской железной дороги от Ленинграда до Чудова. Выполнение целей и задач, поставленных перед войсками Ленинградского и Волховского фронтов в рамках директивы Ставки ВГК от 17 декабря 1941 г., позволяло бы привести этот директивный план в действии. Совместные действия 4-й, 54-й и 55-й армий уже на одном из первых этапов операции должны были привести к освобождению линии Октябрьской железной дороги. Таким образом, А.А. Жданов и М.С. Хозин могли в какой-то мере являться теми, кто так или иначе сформулировал общую идею наступательной операции Красной армии под Ленинградом. Однако руководство в Москве могло перераспределить задачи между исполнителями и возложить на Волховский фронт К.А. Мерецкова наиболее масштабные из них.

Попытка прорыва блокады Ленинграда силами Ленинградского фронта была предпринята сразу же после появления директивы Ставки от 17 декабря 1941 г. Это случилось еще до того, как немецкие войска начали отход от Волхова и Войбокало. А.П. Крюковских называет это наступление последней попыткой прорыва блокады в 1941 г.[402] Однако началась она не 24-25 декабря, а несколькими днями раньше. 55-я армия В.П. Свиридова должна была вести наступление на Тосно, чтобы отрезать пути отхода Мгинской группировке противника. Далее армия получила приказ развивать наступление на запад. Для наступления были выделены шесть стрелковых дивизий. Для развития прорыва предполагалось использовать две танковые бригады403. Вместе с ней должна была наступать 8-й армия А.Л. Бондарева. Ей была поставлена следующая задача:

«8 армия прорывает оборону пр-ка на фронте (иск.) Арбузово, 1-й Городок и, расширяя фронт прорыва в сторону флангов, развивает его в общем направлении на Мга и во взаимодействии с 55-й армией окружает и уничтожает Мгинскую группировку противника»404. Войска 42-й армии должны были нанести

---

[401] ЦГА ИПД СПб. Ф. 24. Оп. 2б. Д. 853. Л. 5-6.
[402] См.: Крюковских А.П. Указ. соч. С. 91.
[403] ЦАМО РФ. Ф. 411. Оп. 10189. Д. 4. Л. 197-199.
[404] ЦАМО РФ. Ф. 344. Оп. 5554. Д. 16. Л. 193

вспомогательный удар. Общая задача для войск Ленинградского фронта заключалась в выходе в район Тосно405. Этот приказ четко демонстрирует, что войска Ленинградского фронта теперь должны были заниматься не пробиванием узкого коридора для строительства железнодорожных веток обвода Мгинского узла, а теперь должны были перейти к попыткам освобождения значительной части линии Октябрьской железной дороги. В случае успеха, движение могло быть восстановлено сразу по двум направлениям, и на Мгу-Волховстрой, и в сторону Чудово. Задачи для войск полностью соответствовали имеющимся планам восстановления. Притом, в случае успеха создавались условия и для полного снятия блокады города, а не только для локального прорыва.

Наступление 55-й армии удалось начать 20 декабря 1941 г. На фронте L армейского корпуса этот день оказался чередой атак на всем его участке. Из сопоставления доступных сейчас советских и немецких документов получается, что, в основном, удар армии В.П. Свиридова наносился по 121-й пехотной дивизии. Здесь противник отмечал последовательные атаки, начавшиеся рано утром и закончившееся только к вечеру. В донесении дивизии в штаб корпуса сообщалось, что огонь артиллерии и пулеметов остановил советскую пехоту у проволочных заграждений. На следующий день советское командование решило продолжить наступление. Результат оказался примерно таким же. 42-я армия атаковала на участках 58-й пехотной дивизии и Полицейской дивизии СС. Прорвать оборону противника не удалось.

Наступление 8-й армии, назначенное на 19 декабря, было отложено до особого распоряжения. Утром 20 декабря и ее соединения перешли в наступление. По немецким данным советские войска наносили удар в северной части левобережного плацдарма. В течение 20-21 декабря дивизии XXVIII корпуса отразили ряд последовательных атак с плацдарма и попыток переправиться по льду через Неву.

Действия 54-й армии свелись к следующему: часть сил Синявинской оперативной группы вела наступление южнее железной дороги Мга-Волховстрой, у Погостья 281-я стрелковая дивизия также наступала в западном направлении[406]. Основные усилия войск армии предпринимались с целью разгрома группировки I армейского корпуса.

Несмотря на то, что успеха нигде достигнуть не удалось, в последующие дни наступление было продолжено. Одновременно противник попытался начать запланированное ранее наступление в

---

[405] Блокада Ленинграда в документах рассекреченных архивов М.: СПб., 2005. С. 78-79.
[406] ЦАМО РФ. Ф. 217. Оп. 1221. Д. 213. Л. 4-5.

Южном Приладожье. 21 декабря подразделения двух дивизий XXVII корпуса, усиленные танками, атаковали части 128-й и 294-й стрелковых дивизий[407]. В ходе боя немцы не смогли прорвать советскую оборону. Выполнение даже ограниченной по масштабу задачи оказалось противнику не под силу.

25 декабря 1941 г. была предпринята новая попытка прорыва блокады. Ее действительно можно назвать последней попыткой прорыва блокады в 1941 г. Основной удар наносили войска 55-й армии, которым удалось выйти на окраину Красного Бора. Там наступление ее стрелковых дивизий и приданной танковой бригады было остановлено408.

Войска Волховского фронта начали свое наступление чуть позже. 4-я армия силами двух оперативных групп двигалась вслед за отходящими на западный берег Волхова войсками I и XXXIX корпусов 16-й армии. 23 декабря штаб 4-й армии отдал приказ, согласно которому Северная группа армии должна была наступать на Тосно. Задача Южной группы состояла в том, чтобы передовым отрядом армии выйти прямо к Любани409. На Любань должны были наступать части 27-й кавалерийской дивизии полковника Г.Т. Тимофеева вместе с танками 60-й танковой дивизии. Планировалось, что к исходу 24 декабря Любань будет взята. Вдобавок, к броску через Волхов южнее Киришей должны были готовиться бойцы 65-й и 92-й стрелковых дивизий.

Расчет советского командования, видимо, строился на том, что у противника больше нет сил. В штабе только что созданного Волховского фронта, как и в штабе 4-й армии считали, что преследуют разбитые немецкие части и не рассчитывали встретить серьезный отпор со стороны противника. Это была серьезная ошибка. Отход немецких войск меньше всего напоминал беспорядочное бегство. К 24 декабря основная масса войск XXXIX корпуса и Группы Рока вышла на западный берег р. Волхов, сохранив на восточном два плацдарма. Один был у поселка Кириши, второй – у села Грузино.

Преследовавшие их части 4-й армии понесли в ходе боев большие потери, в стрелковых частях количество активных штыков исчислялось десятками, 60-я танковая дивизия также понесла большие потери и лишилась своей материальной части. 27-я кавалерийская дивизия имела в своем составе не более 120 сабель.

Оборона немцев на Волхове строилась таким образом, что в первой линии у них находились части 61-й пехотной дивизии XXXIX моторизованного корпуса. Она сохранила большую часть

---

[407] NARA. T. 314. R. 787. Fr. 173-174; T. 315. R. 1702. Fr. 483-489; T. 315. R. 1691. Fr. 126-127
408 NARA. T. 314. R. 1232. Fr. 366-367.
409 ЦАМО РФ. Ф. 459. Оп. 4634. Д. 4. Л. 142.

своего личного состава и материальную часть во время обороны Тихвина и отхода к р. Волхов. Первые бои развернулись именно на ее участке. 24-25 декабря немцам удалось предотвратить захват плацдармов на западном берегу р. Волхов. В последующие дни самый сильный удар войска 4-й армии нанесли севернее, у стыка частей 61-я пехотной дивизия с I армейским корпусом 18-й армии. С советской стороны там действовала 92-я стрелковая дивизия полковника А.Л. Ларичева, ее бойцы захватили плацдармы на западном берегу Волхова. Особенно жестокие бои развернулись у деревни Водосье.

После захвата первых плацдармов на западном берегу Волхова, советское командование решило несколько изменить задачи для войск. Планировалось выйти в район Любани, совместно с частями 54-й армии окружить и уничтожить противника и освободить Тосно. Но для этого надо было сначала преодолеть оборону противника на Волхове и уничтожить Киришский плацдарм. На Кириши теперь наступали 377-я стрелковая дивизия и 80-я кавалерийская дивизия.

Через Волхов переправилась 65-я стрелковая дивизия П.К. Кошевого. Ей удалось перерезать железную дорогу на Новгород. Рядом с ней, ночью, по льду, реку форсировали кавалеристы 25-й дивизии. Частям 4-й армии тоже удалось захватить ряд плацдармов на западном берегу реки Волхов. Самый большой плацдарм у устья Тигоды удерживали части 65-й стрелковой дивизии. Вслед за ней, Волхов должна была перейти 4-я гвардейская стрелковая дивизия. Севернее, реку форсировала 25-я кавалерийская дивизия и лыжники. Южнее был еще один плацдарм, несколько меньший по своим размерам. В последующие дни 4-я армия предприняла несколько попыток развить успех. Все они потерпели неудачу. Уничтожить немецкий плацдарм у Киришей не удалось. На западном берегу Волхова противник не только смог остановить советское наступление, но и сам начал переходить в контратаки. В ходе одной из них ему удалось уничтожить плацдарм, захваченный 25-й кавалерийской дивизией. Это не было случайным поражением. У кавалеристов на момент переправы отсутствовали снаряды для горных пушек (ими был вооружен артиллерийский полк дивизии), почти не было минометных мин и противотанковых гранат. К началу общего наступления войск Волховского фронта 7 января 1942 г. 4-я армия не смогла ни расширить плацдармы, ни прорваться к Любани. 54-я армия Ленинградского фронта также не смогла добиться серьезных успехов.

Южнее, 52-я армия Волховского фронта шла вслед за войсками 16-й армии. Ее задача состояла в том, что она должна была

перехватить дорогу Новгород-Чудово[410]. Ее задача в наступлении являлась пока более частной – судя по донесению К.А. Мерецкова она заключалась в уничтожении противника между железной дорогой Новгород-Чудово и р. Волхов[411]. Там ее войска столкнулись с отошедшей на западный берег Волхова 215-й пехотной дивизией, входившей в XXXIX моторизованный корпус. Немцы отбили все советские попытки переправиться через Волхов. Взгляд на эти события с советской стороны был представлен в работе Б.И. Гаврилова[412], но стоит отметить, что это были не просто какие-то частные действия, а подготовка к выполнению более масштабных задач.

Наступление Волховского фронта с этими целями продолжалось несколько дней, но 31 декабря 1941 г. последовала новая директива[413]. Только что прибывшая в состав фронта 59-я армия должна была начать наступление и освободить Чудово. В ходе наступления войска фронта не смогли добиться серьезных успехов. 4-я армия не смогла развить наступления на Любань.

В то же самое время Военный Совет Ленинградского фронта всерьез рассчитывал, что в ближайшие дни войска фронта прорвут блокаду. 29 декабря было принято еще одно постановление Военного Совета. Уполномоченному НКПС и начальнику Октябрьской железной дороги И.В. Колпакову было приказано немедленно приступить к развертыванию подготовительных работ для последующего восстановления железнодорожного пути на участке Саперная - Назия. Начальнику инженерных войск Ленинградского фронта приказывалось заняться подготовкой к разминированию данной местности. Начальником работ назначили инженера Д.М. Реховского[414]. Ему подчинили ряд спецформирований общей численностью более 6000 человек. Часть материалов для восстановления строительство №15 должно было получить еще с 20 декабря. Согласно постановлению ВС ЛФ, торфопредприятие «Назия» должно было выделить ему 5000 шпал[415].

Основные надежды на скорейший прорыв блокады у ленинградского руководства теперь могли быть связаны с действиями 54-й армии И.И. Федюнинского. Командование Ленинградского фронта, видимо, рассчитывало, что отдельные успехи 54-й армии скоро перерастут в быстрое продвижение в направлении Тосно. К концу декабря 1941 г. часть ее соединений

---

[410] ЦАМО РФ. Ф. 204. Оп. 89. Д. 9. Л. 3
[411] Там же. Л. 5.
[412] Гаврилов Б.И. Долина смерти: Трагедия и подвиг 2-й Ударной армии. М., 2006. С. 24-28.
[413] ЦАМО РФ. Ф. 204. Оп. 89. Д. 195. Л. 2 (об).
[414] ЦГА СПБ. Ф. 7384. Оп. 31.Л. 252-253.
[415] ЦГА СПБ. Ф. 7384. Оп. 31.Л. 245.

смогли прорваться на запад, за линию железной дороги. 30 декабря командующий 54-й армией И.М. Федюнинский потребовал от соединений, вышедших к этому времени на линию Лодва - Ларионов Остров, прорвать оборону противника по железной дороге и овладеть рубежом Шапки – Погостье – Конду - Зенино[416]. Командующий армией рассчитывал, что ему удастся использовать 122-ю танковую бригаду в качестве основы для подвижной группы для удара в направлении Шапки, Тосно[417]. Это были ложные надежды.

Попытки Федюнинского организовать наступление привели к тяжелым боям вдоль железной дороги Мга-Кириши. Немцы окончательно отошли к линии железной дороги Мга-Кириши и закрепились на ней[418]. К началу января 1942 г. 54-й армии так и не удалось преодолеть линию обороны противника вдоль насыпи железной дороги Мга-Кириши. Оборона противника не была сплошной даже на участке вдоль насыпи железной дороги от ст. Погостье до пос. Кириши. В тыл противника уходили целые соединения. 80-я стрелковая дивизия, преодолев линию железной дороги, вышла к дер. Кондуя и Зенино[419]. Подразделения дивизии пробыли во вражеском тылу до 10 суток, но не получив помощи, вынуждены была вернуться обратно[420]. В бою у насыпи был смертельно ранен командир дивизии П.Ф. Брыгин. 311-я стрелковая дивизия полковника С.Б. Биякова из состава Волховской оперативной группы прорвалась за железную дорогу у Посадникова Острова и Ларионова Острова и, угрожая окружением Киришей, также выдвинулась в немецкий тыл[421]. Она провела там еще больше времени и вышла уже к концу января 1942 г. Однако, эти дивизии, оказавшиеся в тылу врага, не смогли оказать решающего влияния на ход боевых действий.

С начала 1942 г. были проведены серьезные изменения в работе военно-восстановительных органов на железной дороге. 3 января было принято постановление ГКО о восстановлении железных дорог. Руководство восстановительными работами было возложено на Наркомат путей сообщения и его органы. В составе фронтов были созданы управления военно-восстановительных работ[422]. На Ленинградском фронте было создано УВВР-2, в него был включено строительство № 5[423]. Институт Уполномоченных НКПС был вскоре

---

[416] Агапов М. М. Любанская операция. Часть первая: Наступательная операция (07.01.1942 – 30.04.1942). М., 2005. С. 59.
[417] ЦАМО РФ. Ф.217 Оп. 1221. Д.213. Л. 39
[418] NARA. T. 312. R. 783. Fr. 8134797.
[419] Агапов М.М. Указ соч. Там же
[420] Там же.
[421] Прокофьев И.Г. Указ соч. С. 139.
[422] Железнодорожники в Великой Отечественной войне. 1941-1945. М., 1985. С. 95.
[423] Иванкин Л.Е. Летопись Метростроя. Л., 1984. С. 30.

упразднен. Их функции частично перешли к начальникам управлений работ. Для осуществления проектной деятельности были созданы оперативные группы переформированного в «Военвостранспроект». При УВВР-2 такую проектную группу возглавил сотрудник «Союзтранспроекта» Н.Я. Кулаго.

Если анализировать постановление ГКО, то получается, что в интересах Ленинграда планировалось сосредоточить усилия и средства на восстановлении Октябрьской железной дороги (от Бологого до и далее, к городу), а также участка Тихвин-Ленинград. Многие из участков железной дороги, предназначенных для восстановления, все еще находились на оккупированной территории. Таким образом, это распоряжение отражало еще и ряд элементов военного планирования.

К концу декабря 1941 г. часть спецформирований Октябрьской железной дороги готовилась к восстановлению путей на участке Назия -Саперная. Из состава железнодорожных войск фронта, своими непосредственные функции выполняла только 11-я железнодорожная бригада. 9-я отдельная бригада все еще выполняла функции охраны города. Личный состав строительство №5 НКПС находился на правом берегу Невы. Его потери составили около 300 человек[424]. Сформированное строительство №15, личный состав которого насчитывал до 5500 человек, находилось на правом берегу Невы и вело работы в районе Островки.

Ситуация резко изменилась после очередного постановления ГКО от 11 января 1942 г. Согласно этому постановлению, строительство №5 НКПС должно было быть использовано для строительства железной дороги от ст. Войбокало до песчаной косы у Кобоны[425]. Согласно этому постановлению, 3000 рабочих должен был выделить Ленгорисполком. Судя по всему, после этого строительство №15 прекратило свое существование, а его рабочие были переброшены на новую стройку. Получалось, что ГКО решило всерьез заняться строительством новой коммуникации для Ленинграда и войск фронта. А само ленинградское руководство надеялось в ближайшие дни решить вопрос прорыва блокады. Основные работы по восстановлению железнодорожных линий теперь должны были вести спецформирования железной дороги и части 11-й отдельной железнодорожной бригады.

Советское руководство планировало уже в январе 1942 г. добиться решающих успехов на Северо-Западном направлении. Войска трех советских фронтов начали почти одновременное наступление на участке от района юго-восточнее пос. Мга до стыка между ГА «Север» и «Центр» на берегу р. Волга. Ленинградский

---

[424] ЦГА ИПД СПб. Ф. 24. Оп. 2в. Д. 6093. Л. 21.
[425] Оборона Ленинграда. С. 431.

фронт в этот момент действовал силами 54-й армии. Именно ее войска в рамках общего наступления выполняли задачу по прорыву блокады. На 7 января 54-я армия насчитывала 11 дивизий, две бригады. 2 отдельных батальона, 83 549 человек личного состава, из них боевого состава 69 363 человека. В армии было 18 танков и 1156 орудий и минометов. Несмотря на внушительный боевой состав, использовать его возможности командование оказалось не в состоянии. В январе 1942 г. армия должна была сконцентрировать усилия для удара в районе ст. Погостье, чтобы далее развивать наступление в направлении Тосно. В течение конца декабря 1941 г. и начала января 1942 г. соединения армии неоднократно переходили в наступление. Части 269-й пехотной дивизии XXVIII армейского корпуса раз за разом отражали атаки советских частей. Хотя немецкий наряд сил выглядел гораздо менее внушительно, хорошая обеспеченность боеприпасами и наличие значительного количества автоматического оружия позволяли компенсировать недостаток живой силы. Всего дивизии подчинялось до 14 пехотных батальонов с частями усиления. Противник имел до 7 тыс. человек боевого состава только в частях 269-й дивизии, около 430 пулеметов, более 100 минометов. Артполк 269-й дивизии насчитывал всего 31 орудие, из них 22 105-мм гаубиц и 9 150-мм гаубиц[426].

Новое наступление 54-й армии началось 13 января. Пять советских дивизий атаковали противостоящего противника на 20-километровом фронте от дер. Лодва до разъезда Жарок юго-восточнее Погостья. Немцы смогли удержать свою линию обороны[427].

В течение нескольких последующих дней 54-й армии удалось добиться только довольно скромного результата. Бойцы 11-й стрелковой дивизии смогли подорвать участок железнодорожной насыпи[428]. После этого за насыпью удалось занять небольшой плацдарм.

Последующий период боев у Погостья подробно представлен в ряде работ[429]. Армия Федюнинского оказалась не способна выполнить задачу и выйти в район Тосно. Ее действия не оказали существенного влияния на общее положение под Ленинградом. Расчет советского руководства на скорый прорыв блокады оказался неверен. Следует признать, что определенный эффект от

---

[426] NARA. T. 315. R. 1861. Fr. 134.
[427] NARA. T. 315. R. 1861. Fr. 221-222.
[428] Павлов С.Х. Долгие годы войны // Погостье. Жаркая зима 1941/42 гг. СПб., 2016. С. 167; Щербаков В.И. На приморских флангах. СПб., 1996 С. 89
[429] Агапов М. М. Указ. соч. С. 60-62; Прокофьев И.Г. Железнодорожная станция Погостье. К вопросу о боях местного значения //Северо-Западный регион в первый год Великой Отечественной войны. СПб., 2007. С 144-150.

советского наступления имел место. Наибольшее влияние на общий ход событий, и на борьбу за безопасность ледовой дороги оказали действия Волховского и Северо-Западного фронта.

Первая попытка войск Волховского фронта начать наступление через Волхов севернее Новгорода не осталась незамеченной противником. 8 января в оперативных документах XXXVIII армейского корпуса были отмечены многочисленные атаки, отбитые сосредоточенным огнем артиллерии и пехотного вооружения[430]. Донесения из штаба его соседа, XXXIX корпуса, звучат примерно также[431]. Наступление советских войск было отбито с минимальными для немцев потерями. Когда 13 января наступление было возобновлено, был достигнут гораздо больший успех. Войскам 2-й Ударной армии удалось захватить плацдарм на западном берегу р. Волхов. В последующие дни наступающие части армии прорвали немецкую оборону севернее Новгорода, у пос. Мясной Бор.

Южнее озера Ильмень началось наступление 11-й армии Северо-Западного фронта. Сразу же, с 8 января, из штаба X армейского корпуса начали поступать донесения и доклады об обстановке, которая становилась все более напряженной[432]. Войскам 11-й армии быстро удалось создать серьезную угрозу захвата Старой Руссы, что грозило катастрофой для всей немецкой группировке южнее озера Ильмень.

Наибольшего успеха добились войска Северо-Западного фронта, нанесшие удар в стык двух групп армий. Это наступление привело к прорыву немецкой оборону сначала на участке XXIII армейского корпуса 9-й армии, а потом и рядом, там, где находилась 123-я пехотная дивизия II армейского корпуса[433]. Из штаба этого корпуса сразу же поступил запрос о помощи. В. Буш отклонил просьбу, сославшись на сложную ситуацию на всем участке. Это было самым началом периода очень тяжелых боев зимы и весны 1942 г. и борьбы за район Демянска и Холма.

С этого момента все внимание командования Группы армий было приковано к ситуации на участке 16-й армии. В течение всего оставшегося времени зимы-весны 1942 г., наибольшую обеспокоенность у противника будет вызывать положение окруженной Демянской группировки, состояние гарнизона Холма и ход Волховской битвы, распавшейся на ряд отдельных сражений. О напряженности положения свидетельствует и активная переписка немецкого командования с подчиненными, и вышестоящими

---

[430] NARA T. 314. R. 898. Fr. 863-864.
[431] NARA. T. 312. R. 563. Fr. 8176613-8176614.
[432] NARA. Ibid. Fr. 8176616.
[433] NARA. T. 312. R. 563. Fr. 8176623; NARA. T. 314. R. 143. Fr. 427-428.

инстанциями, часть которой была зафиксирована в журнале боевых действий Группы армий «Север»[434].

Опасения командования ГА «Север» по поводу того, как развивается ситуация на участке 16-й армии, прекрасно иллюстрирует объем сохранившейся переписки и других материалов. Судя по записям в журнале боевых действий Группы армий, положение 18-й армии интересовало командующего Группой армий в гораздо меньшей степени, чем боевые действия на западном берегу р. Волхов или ситуация южнее оз. Ильмень. Показательно, что, в период с 13 по 17 января в журнале боевых действий ГА «Север» даже не фиксировали доклады оперативного отдела штаба 18-й армии[435]. Зато на этих же страницах приводится масса распечаток переговоров по радио и телефону между самим командующим Группой Армий и командующим 16-й армии В. Бушем или его подчиненными.

Положение на участке XXVIII корпуса не вызывало у командования противника серьезных опасений. Каждый день командир XXVIII корпуса лично давал отчет о происходящем командующему армией и на основе этого вырабатывалось решение. К 17 января обстановка несколько осложнилась, к этому моменту командир корпуса был поставлен перед фактом, что ему придется самому распределять подчиненные ему части и за счет собственных резервов усиливать тот или иной участок[436].

Отдельно следует подчеркнуть, что, начиная с 13 января 1942 г. основная масса войск Волховского фронта не принимала непосредственного участия в борьбе за пути сообщения Ленинграда. Ход боевых действий, общий ход событий, причины неудач и достигнутые результаты представлены в ряде исследований отечественных авторов[437].

Общая оценка обстановки немецким командованием была довольно пессимистичной. Показательным является тот факт, что 12 января состоялся телефонный разговор командующего 18-й армией Кюхлера и командующего ГА «Север». Последний предложил возможности отхода немецких войск на линию Псков – Нарва в случае крупного советского наступления у Погостья и на Волхове[438]. Г. Кюхлер не согласился с таким предложением. Сам В. Лееб через несколько дней подал в отставку. Его пост занял Г. Кюхлер, который не собирался уступать территорию без борьбы.

---

[434] NARA. T. 311. R. 54. 7066735.
[435] NARA. T. 311. R. 54. Fr.7066715-7066733.
[436] NARA. T. 314. R. 787. Fr. 248-250, 255.
[437] Агапов М.М. Любанская операция. Ч. 1. М., 2005. С. 45-56; Гаврилов Б.И. Долина Смерти. Трагедия и подвиг 2-й Ударной армии. М., 2006. С. 51-61; Крупица К.К. Боевые действия 2-й Ударной армии в Любанской наступательной операции // Любанская наступательная операция. Январь-июнь 1942 г. СПб., 1994. С. 19-21.
[438] NARA. T. 312. R. 805. Fr. 8461110.

Влияние этих событий на осуществление снабжения Ленинграда оказалось весьма значительным. Советское наступление и сложившаяся ситуация заставила немецкое командование отказаться от продолжения ударов авиации по коммуникациям Ленинграда. Ударная авиация 1-го Воздушного флота была полностью переориентирована на поддержку сухопутных войск. Продолжались только относительно слабые удары по железнодорожным линиям в тылу Северо-западного и Волховского фронтов[439]. В дальнейшем, когда потребовалась организация снабжения по воздуху двух группировок немецких войск, все силы немецкой авиации были перенаправлены для выполнения этой задачи[440]. В итоге, 1-й Воздушный флот смог вернуться к ударам по советских коммуникациям только в мае 1942 г. В феврале 1942 г. продолжающиеся бои у Погостья заставили командование XXVIII армейского корпуса отказаться от попыток осуществить рейд по льду Ладоги.

Однако кардинального перелома и прорыва блокады войска Ленинградского и Волховского фронтов добиться не смогли. Несмотря на, в целом, не слишком успешные действия войск, прорыва блокады ждали буквально со дня на день. Судя по постановлениям Военного Совета ЛФ в январе 1942 г., велась активная подготовка не только к восстановлению железнодорожных путей. Согласно одному из постановлений, которое было отдано 4 января, торфопредприятие «Назия» должно было подготовиться к транспортировке торфа в Ленинград. 19 января появилось еще одно постановление. Это было постановление «О восстановление Волховской (VI) ЛГЭС и высоковольтных линий передач на торфопредприятие «Назия» и Ленинград». В нем, частности, говорилось следующее: «немедленно приступить к восстановлению высоковольтных линий передач Назия – Ленинград»[441]. Однако вплоть до конца января 1942 г. войска 54-й армии оказались не в состоянии выполнить задачу по прорыву блокады.

---

[439] Plocher H. German air force versus Russia. 1966. P. 71-72.
[440] Ларинцев Р.И., Заблотский А. Воздушные мосты Третьего рейха. М.; Berstrom C., Mihailov A. Red Star, Black cross. Air war over the Eastern front. Vol. 2. P. 85-87.
[441] ЦГА СПБ. Ф. 7384. Оп. 36. Д. 77. Л. 8-9, 52-55.

Работа путей сообщения в декабре 1941 г. – марте 1942 г. Транспортный кризис

Трудности снабжения города и обеспечения функционирования его коммуникаций обуславливались не только потерей железной дороги Волхов – Тихвин. Навигация на Ладожском озере подходила к концу. Сама возможность существования города и окруженных войск фронта теперь зависели от того, удастся ли решить проблему с транспортировкой грузов после замерзания озера. В этой обстановке советскому руководству удалось новую коммуникационную линию прямо по льду Ладожского озера[442]. Регулярность ее работы зависела от ряда факторов. Важнейшим из них являлось освобождение железной дороги Тихвин-Волхов и самого Тихвина, как единственной узловой станции, в тех условиях способной обеспечить пропуск грузов в направлении Ладожского озера. Кроме того, командование противника предпринимало попытки уничтожить эту новую линию коммуникаций. Разведка противника довольно быстро обнаружила движение транспорта по льду Ладоги. Когда 26 ноября начальник Генерального штаба Ф. Гальдер побывал в штабе 16-й армии, он отметил, что движение, организованное по льду Ладоги, является попытками снабжения Ленинграда. Поэтому 1-му Воздушному флоту было приказано выделить дополнительные силы для нанесения ударов по ледовой дороге. В основном для этого были задействованы одномоторные истребители. В комментариях к своему переводу дневника Ф. Гальдера Ю.М. Лебедев отметил, что немецкое командование не сделало никаких выводов из факта обнаружения движения по льду Ладоги[443]. В данном случае автор комментария допустил ошибку. Выводы были сделаны, но для нанесения массированных ударов по новой коммуникационной линии у противника не хватало сил.

Командир 54-й истребительной эскадры Ханс Траутлофт писал в своем дневнике, что приказ атаковать транспортные средства на льду Ладоги был отдан буквально с первых дней обнаружения движения по льду[444]. В донесении офицера связи Люфтваффе за 26 ноября отмечается, что немецкие летчики отчитались об уничтожении около 10 машин и других средств передвижения на льду Ладоги[445].

---

[442] Ковальчук В.М. Указ соч. С. 123.
[443] Ленинградский «блицкриг». На основе военных дневников высших офицеров вермахта генерал-фельдмаршала Вильгельма Риттера фон Лееба и генерал-полковника Франца Гальдера, 1941-1942 // Перевод и примечания Ю.М. Лебедева. М., 2011. С. 365.
[444] Trautloft H. Kriegs-Tagebuch von Hannes Trautloft. Cruenherzjaeger im Luftkampf. 1940-1945. S. 156
[445] NARA. T. 312. R. 546. Fr. 8154671.

Другой проблемой для советского руководства являлась характерная для конца ноября-начала декабря, неустойчивая погода, когда морозы чередовались с оттепелями. В самом начале декабря 1941 г. случилась оттепель. Она серьезно осложнила работу автотранспорта и условия эксплуатации дороги. В.М. Ковальчук приводит сведения о потерях автотранспорта на ледовой трассе: на 29 ноября 1941 г. было потеряно 52 автомашины (из них 9 затонули, 41 провалились частично, 2 разбиты авиацией противника) и 60 лошадей; к 6 декабря потери еще более возросли и составили уже 126 автомашин[446].

Всего за ноябрь 1941 г. в город удалось доставить всего 4277 т муки[447]. Даже с учетом пониженных лимитов расхода, использовании примесей и т. п. этого количества хватило бы только чтобы покрыть общий расход муки 4-5 дней. С начала декабря 1941 г. поступление продовольствия продолжало оставаться недостаточным. Из данных, приведенным К.А. Болдовским следует, что в период с 1 по 14 декабря 1941 г. было завезено 4624 т продовольствия и фуража[448]. Так, 9 и 10 декабря поступило всего 450 тонн муки. Более конкретные данные были обнаружены в документах Продовольственной комиссии. В одной из справок приведены сведения, что за указанный период в Ленинград доставили более 3000 тонн муки[449]. Если исходить из действующих норм потребления и распределения, этого количества с трудом хватило бы на три дня. На 9 декабря в справке о ресурсах хлеба было указано, что имеющихся запасов хватит только до 18 декабря. Всего среди запасов с учетом примесей и заменителей числилось 2271 тонны[450]. К 11 декабря запасы крупы и макарон иссякли.

К.А. Болдовский приводит данные, что к 15 декабря 1941 г. в наличии было 1860 т муки и 2438 т примесей, в число которых входили: солодовая мука, обойная пыль, соевая мука, отруби, рисовая мука, жмых и целлюлоза. Этим продовольствием при существующих нормах потребления город был обеспечен на 6-7 дней[451]. Таким образом, город снабжался с колес, любой перебой в снабжении приводил к катастрофическим последствиям для примерно 2 млн 350 тыс. человек, все еще остававшихся в городе[452]. Это с учетом военных?

К 15 декабря муки в городе оставалось меньше, чем было примесей[453]. Имеющегося количества могло хватить примерно на 7

---

[446] Ковальчук В.М. Указ соч. С. 124.
[447] ЦГА ИПД СПб. Ф. 4000. Оп. 20. Д. 7. Л. 103.
[448] Болдовский К.А. Ленинград в декабре 1941 г. // Новейшая истории России. 2019. Т. 1. С. 73.
[449] ЦГА ИПД СПб. Там же.
[450] Там же. Л. 77.
[451] Болдовский К.А. Указ соч. С. 72.
[452] ЦГА ИПД СПб. Ф. 24. Оп. 2б. Д. 1389. Л. 120.
[453] ЦГА ИПД СПб. Ф. 4000. Оп. 20. Д. 5. Л. 104.

дней. К 25 декабря, когда было принято решение поднять нормы продажи хлеба, муки в городе (включая ячменную) было всего 820 т[454]. Таким образом, повышение норм продажи не имело под собой прочной материальной основы и было актом политического характера[455].

Ресурсы жидкого топлива в городе подходили к концу[456]. Уголь на электростанциях также заканчивался. Проверка в ноябре 1941 г. выявила его крайне незначительные запасы и серьезный перерасход[457]. Работы по заготовке дров не дали ожидаемых результатов. Далеко не все электростанции могли использовать в качестве топлива торф. Работы по переведению котлов на новую разновидность топлива были начаты очень поздно. Руководство города опоздало и здесь. Ситуацию могли на время спасти передачи топлива от Краснознаменного Балтийского флота, но его могло хватить на считанные дни.

Сразу после освобождения войсками 4-й армии Тихвина серьезного улучшения в работе ледовой дороги не произошло. Подвоз грузов к берегу Ладоги оставался затрудненным из-за того, что линия железной дороги Волховстрой-Тихвин была еще перерезана. Наступившее улучшение погоды привело и к усилению активности немецкой авиации. Сводки офицера связи 1-го Воздушного флота дают следующую картину ударов немецкой авиации по ледовой трассе другим пунктам на берегу озера:

12 декабря – наносили удары по аэродромам, и по ледовой трассе

15 декабря – 3 машины уничтожено.

16 декабря – бомбили Новую Ладогу

17 декабря – 13 машин уничтожено[458].

Из анализа ежедневных донесений становится понятно, что, хотя налеты осуществлялись далеко на каждый день, они затрудняли работу дороги. Ситуация с доставкой еще более усугублялась по причине продолжающихся трудностей с налаживанием работы транспорта. В самом городе, по состоянию на 15 декабря оставалось 1333 легковых и 2177 грузовых автомобилей, из которых около 30 % были технически неисправны, а оставшиеся работали на предприятиях оборонной промышленности, и 741 лошадь[459]. Ремонт неисправного автотранспорта был серьезно затруднен из-за состояния промышленности. Например, 2-й Ленинградский авторемонтный

---

[454] ЦГА ИПД СПб. Ф. 4000. Оп. 20. Д. 5. Л. 122.
[455] См. Павлов Д.В. Ленинград в блокаде. М., 1983. С. 194-195.
[456] см. ЦГА СПБ Ф. 7384. Оп. 3. Д. 9. Л. 188.
[457] Там же. Л.144-145.
[458] NARA. T. 312. R. 546. Fr. 8154658, 8154656, 8154652, 8154651.
[459] Болдовский К.А. Указ. соч. С. 75,

завод в декабре 1941 г. оказался без топлива и электроэнергии[460]. Кроме того, на его работе крайне негативно сказались бомбежки и обстрелы, которые привели во второй половине ноября 1941 г. к фактической остановке ремонта автомашин на заводе и выводу завода из строя. Ситуация начала меняться только в январе 1942 г.

На 1 декабря в составе Ленинградского железнодорожного узла числилось 252 паровоза. Из них было 25 неисправных, 170 охлажденных и всего 57 рабочих. Обеспеченность топливом дороги неуклонно снижалась, на 1 декабря она составляла не более 4 суток[461]. Проверка Военной Прокуратуры о расходе топлива выявила следующее. Вплоть до середины октября 1941 г. отпуск топлива производился бесконтрольно. При сокращении движения и уменьшения числа паровозов, отпуск производился как было раньше, и даже без учета поставленного в план расхода[462].

К началу второй половины декабря 1941 г. работа Ленинград-Финляндского отделения становилась все хуже и хуже. Водоснабжение на ст. Борисова Грива 7 декабря оказалось замороженным[463]. Вследствие этого, экипировка паровозов могла занимать до 11 часов, поэтому этого срывался график движения. Одновременно, застревали и поезда с топливом. Все это приводило к тому, что среднесуточное отправление вагонов со ст. Ладожское озеро в декабре 1941 г. не превышало 32 вагонов в сутки. Даже в идеальной ситуации это не обеспечивало доставки в город такого количества продовольственных грузов, которые бы покрывали установленный минимальный суточный расход продовольствия.

Железнодорожный транспорт играл важную роль в доставке топлива на еще работающие электростанции Ленинграда. Этот процесс был плохо организован, погрузка и разгрузка шли медленно. Недостаток топлива приводил к тому, что энергосистема города была уже не в состоянии обеспечивать предприятия и городские коммунальные службы энергией даже на самом минимальном уровне. Сигналы о том, что работа железной дороги организована недостаточно эффективно и имеются серьезные проблемы, поступали постоянно[464]. Наиболее страдала погрузка торфа.

Вплоть до начала января 1942 г. подвоз грузов к пунктам отправки на восточном берегу был серьезно затруднен из-за невозможности использовать дорогу Волхов- Тихвин. После отступления противника от г. Волхов эта линия требовала восстановления. Движение по ней удалось открыть только в начале

---

[460] ЦГА ИПД СПб. Ф. 24. Оп. 2б. Д. 1389. Л. 158.
[461] Дорога жизни. С. 130.
[462] ЦГА СПБ. Ф. 2245. Оп. 7. Д. 725. Л. 145-146.
[463] ЦГА СПБ. Ф. 2245. Оп. 7. Д. 725. Л. 178.
[464] ЦГА ИПД СПб. Ф. 25. Оп. 14. Д. 8. Л. 1-1(об), Л. 31.

января 1942 г. Руководство СССР выделило для Ленинграда довольно значительные продовольственные ресурсы. Известно, что к концу декабря на ст. Тихвин для Ленинграда должно было быть отгружено 50 тыс. т муки, 42 500 т крупы, 2100 т овса, 1200 т сахара, 3000 т мяса, 700 т коровьего масла, 800 т растительного масла[465]. Своевременная доставка этих грузов позволяла частично улучшить положение города. Это осознавали и в Ленинграде. 18 декабря было принято Постановление Военного Совета Ленинградского фронта о доставке продовольствия в Ленинград. Распределением продовольствия между военными и гражданскими организациями в Ленинграде должен был заниматься Д.В. Павлов.

Согласно этому распоряжению, основными ответственными за доставку продовольствия в Ленинград были назначены начальник Октябрьской железной дороги И.В. Колпаков и начальник тыла фронта Ф.Н. Лагунов[466]. При этом в постановлении говорилось, что им «предложено» следующее. Колпаков должен был обеспечить доставку погруженной муки с берега Ладоги в Ленинград в течение 12 часов, а Лагунов должен был «вменить» всем комендантам железнодорожных станций немедленно продвигать грузы с мукой и крупой в Ленинград. Приказ по Октябрьской железной дороге, повторяющий многие пункты данного совещания и постановления, был отдан 27 декабря 1941 г.[467] Начальник железной дороги возложил ответственность за исполнение этого приказа на начальника паровозной службы Самойлова.

Согласно этому же распоряжению, Ленгорсовет получал разрешение отоварить к 1 января крупу и макароны, объявленные к выдаче во второй декаде декабря. Энергоснабжение предприятий пищевой промышленности ставилось на особый контроль. Начальник «Ленэнерго» должен был не допускать выключения тока на предприятиях, вырабатывающих пищевую целлюлозу.

Данное постановление явно опиралось на решения, которые были озвучены на совещании у Д.В. Павлова. Совещание проводилось в этот же день, 18 декабря[468]. Сам Ф.Н. Лагунов в своей статье, опубликованной в 1980 г., ничего не сказал о том, какие полномочия он получил в декабре 1941 г., и как он осуществлял свою деятельность[469]. Все описание своей работы он свел к общим словам. Д.В. Павлов в своей работе также умолчал о том, какие полномочия он получил[470]. Создалось положение, когда запасы

---

[465] Оборона Ленинграда. М., 2019. С. 360.
[466] ЦГА СПб. Ф. 7384. Оп. 36. Д. 62. Л. 232.
[467] ЦГА СПБ. Ф. 2275. Оп. 7. Д. 724. Л. 81.
[468] ЦГА СПБ. Ф. 2245. Оп. 7. Д. 707. Л. 214.
[469] Лагунов Ф.Н. Сквозь блокады // На Дороге жизни. Л., 1980. С. 14-15.
[470] Павлов Д.В. Ленинград в блокаде. Л., 1987. С. 91.

муки на хлебозаводах могли не превышать суточной нормы[471]. Трасса по льду озера еще не обеспечивала доставки достаточного количества грузов в город

В то же самое время А.А. Жданов прислал А.И. Микояну предложения о повышении норм продажи хлеба. Это предложение было утверждено И.С. Сталиным[472]. В это время ситуация с подвозом продовольствия продолжала оставаться чрезвычайно сложной. Еще не были устранены все последствия захвата противником Тихвина и выхода немецких войск к г. Волхов. Поэтому это решение советского руководства не был обеспечен имеющимися ресурсами и возможностями транспорта. В докладе А.И. Микояна И.С. Сталину 5 января 1942 г об общих объемах, отправленного в Ленинград продовольствия приводятся конкретные цифры[473]. Из них получается, что из выделенных и отправленных 44,5 тыс. т муки и крупы числилось доставленными в Ленинград за декабрь только 14, 3 тыс. т. При этом на правом берегу Ладожского озера числилось только 8,03 тыс. т. муки, зерна и крупы. Из-за трудностей транспортировки грузы застревали на пути к Ленинграду. Такую ситуацию следует признать следствием того, что до конца месяца не функционировали ни Тихвинский железнодорожный узел, ни линия Тихвин-Волхов. Автотранспорт пока был не способен справиться с подвозом таких объемов грузов на правый берег Ладоги. Железная дорога Тихвин-Волхов стала вновь пригодной для движения только с начала января 1942 г. Работа транспорта на ледовой трассе улучшилась к середине месяца. Эти вопросы неоднократно поднимались отечественными исследователями.

Из доклада А.И. Микояна следовало, что такой объем выделенного продовольствия дает общую обеспеченность Ленинграда в 54 дня. Однако, пока не была открыта для движения железнодорожная линия Волхов-Тихвин, быстрая доставка продовольствия на восточный берег Ладоги была невозможна. Более того, именно на конец декабря пришелся очередной кризис работы ледовой трассы. Он был связан как с действиями противника, так и с погодными условиями.

С 24 декабря немецкая авиация снова начала наносить постоянные удары по дороге. В донесении за 24 декабря было заявлено о 50 уничтоженных машин на «северной» и «средней» дорогах через Ладогу. Советские наблюдатели насчитали до 70 немецких самолетов над Ладогой в этот день[474]. Немецкие части не

---

[471] ЦГА ИПД СПб. Ф. 25. Оп. 15. Д. 144. Л. 39; там же. Д. 143. Л. 97(об).
[472] Оборона Ленинграда. С. 363-365.
[473] Там же. С. 362-363.
[474] См. ЦАМО РФ. Ф. 217. Оп. 1221. Д. 191. Л. 341

встретили серьезного противодействия. Об этом свидетельствуют и сводки управления ВВС Ленфронта[475]. Немецкая авиация в это время не смогла сорвать перевозки грузов для Ленинграда. За 24 декабря было перевезено 750,5 т грузов. Крайне неблагоприятная погода на несколько дней приковала к земле немецкую авиацию. Следующий пик активности немецкой авиации над Ладогой пришелся на конец месяца. В.М. Ковальчук приводит следующие данные: «Только за 28 и 29 декабря фашистской авиацией было разбито 13 автомашин, убито 7 и тяжело ранено 3 человека. Ввиду этих обстоятельств 28 и 29 декабря ледовая трасса продолжительное время была даже закрыта для движения автотранспорта»[476].

Приведенная выше цитата подтверждается данными о потерях из-за ударов противника, приведенными в работе П.Ф. Гладких. За 28 и 29 декабря при налетах немецкой авиации на ледовую трассу было убито и ранено около 200 человек[477].

В донесениях офицера связи 1-го Воздушного флота приводятся данные о том, что 26-27 декабря немецкая авиация выполняла лишь отдельные вылеты из-за непогоды. 28 декабря погода улучшилась. Но это улучшение в меньшей мере касалось Ладожского озера. 28 декабря немецкие летчики, в основном, наносили удары по транспортным средствам у западного и восточного берега Ладожского озера, на следующий день ударам подверглись и транспортные средства на самой ледовой дороге[478]. В эти дни немецкие летчики почти не встречали серьезного противодействия в воздухе. Например, 28 декабря только четыре истребителя МиГ-3 прикрывали трассу[479].

Воздушные бои над Ладогой показали, что немецкие пилоты оставались грозными противниками. Если обратиться к многим работам советских и постсоветских историков, то в их работах приводятся данные о многочисленных воздушных победах, одержанных советскими летчиками над Ладогой[480]. В то же время ряд современных авторов приводит сведения, что противник нанес большие потери советским авиачастям, которые прикрывали коммуникации по льду Ладоги[481]. Например, в ходе воздушных боев, произошедших 1 января 1942 г., тяжелые потери понесли

---

[475] ЦАМО. Там же. Л. 335-336, 340, 345-346
[476] Ковальчук В.М. Указ. соч. С. 134
[477] Гладких П.Ф. Здравоохранение блокадного Ленинграда. Л., 1985. С. 153.
[478] NARA. T. 312. R. 564. Fr. 8177162-8177167
[479] Конев В.Н., Мясников Ю.А., Цапов И.И. Гвардейцы Балтики крылатой. С. 70
[480] На защите города Ленина. Краткий исторический очерк войск ПВО Ленинграда. (1917-1945) //под общ. ред. В.А. Кравцова и П.И. Стукалова. Л., 1966 С. 168-170.; Конев В.Н., Мясников Ю.А., Цапов И.И. Указ соч. С 68-69.
[481] Bergstrom C., Michailov A. Ibid.

летчики КБФ[482]. Собственные потери противника в истребителях за этот день составили только один поврежденный самолет. Сочетание технического превосходства, высокой выучки пилотов и превосходства в тактике давало немцам серьезные преимущества. К счастью, исход воздушных боев не являлся решающим фактором для усиления или ослабления ударов немецкой авиации по «Дороге жизни». И. Г. Иноземцев приводит данные, что в декабре 1941 г. на береговые базы Коккорево, Кобона, Новая Ладога было произведено 12 нападений и на автотранспорт на льду—14[483]. Таким образом, удары были не ежедневными. Интенсивность ударов зависела от ситуации на фронте, а она для войск ГА «Север» продолжала ухудшаться.

Это утверждение может быть доказано материалами переписки, выявленной в документах немецкой 18-й армии. Командование 18-й армии в конце декабря 1941 г. было крайне недовольно распределением усилий авиации 1-го Воздушного флота. Там считали, что летчики уделяют недостаточное внимание вопросам непосредственной поддержки войск. Еще 25 декабря командующий 18-й армией во время переговоров с офицером из штаба 1-го Воздушного флота указал, что перевозки по Ладоге для ее летчиков будут являться запасной целью. Основные усилия должны предприниматься для непосредственной поддержки войск[484]. 4 января 1942 г. штаб 18-й армии подготовил доклад о недостатках в действиях авиации и представил его в штаб ГА «Север»[485]. 5 января командующий ГА «Север» Вильгельм фон Лееб приказал сосредоточить усилия авиации на непосредственной поддержке сухопутных войск[486]. Вследствие этого, удары по «Дороге жизни» и по Кобоне и Осиновцу вскоре были почти полностью прекращены. Всего самолеты 1-го Воздушного флота сделали за январь всего семь боевых вылетов для ударов по трассе по льду Ладоги и 45 боевых вылетов для ударов по отрезку железной дороги Волховстрой-Тихвин[487].

Общее советское наступление и сложившаяся ситуация вскоре заставила немецкое командование почти целиком отказаться от продолжения ударов авиации по коммуникациям Ленинграда. Ударная авиация 1-го Воздушного флота была полностью переориентирована на поддержку сухопутных войск. Продолжались

---

[482] Конев В.Н., Мясников Ю.А., Цапов. Указ. соч. С. 70-72.
[483] Иноземцев И.Г. Указ. соч. С. 91.
[484] NARA. T. 312. R. 783. Fr. 8434250.
[485] NARA. T. 312. R. 808. Fr. 8465340
[486] NARA. T. 311. R. 54. Fr. 7066674.
[487] NARA. T. 311. R. 136. Fr. 7181614.

только относительно слабые удары по железнодорожным линиям в тылу Северо-западного и Волховского фронтов[488].

Этого нельзя сказать о деятельности Октябрьской железной дороги. О том, как ситуация складывалась с доставкой грузов с берега Ладожского озера в Ленинград в исследовательской литературе говорится сравнительно мало. Одна из немногих работ, где об этом говорится прямо, это очерк истории службы ВОСО фронта.[489] Н.А. Манаков упоминает о том, что водоснабжение на станциях Ленинград-Финляндского отделения замерзало, о том, что борьба со снежными заносами требовала значительных усилий. Люди, выделенные, для расчистки путей были совершенно изможденными[490]. В истории Октябрьской железной дороги о сложившемся в январе 1942 г. положении не сказано ничего[491]. В ряде материалов, опубликованных в сборнике воспоминаний «Октябрьская фронтовая» нет даже упоминания о транспортном коллапсе, упоминаются только отдельные трудности[492].

Важно отметить, что после 13 января 1942 г. противник относительно редко наносил удары по путям сообщения Ленинграда. Массированные налеты на трассы по льду прекратились. Немецкая авиация относительно небольшими силами наносила удары по узловым железнодорожным станциям, а также бомбила транспортные узлы в непосредственной близости от линии. Станция Ладожское озеро, порт в Осиновце если и подвергались ударами авиации, то это были одиночные самолеты. Более того, немецкая авиация и ранее не наносила массированных ударов по Ириновской ветке, не вела планомерной охоты за паровозами и т.д. Тем не менее, в сложившихся условиях, работа Ленинград-Финляндского отделения не улучшалась. Об это свидетельствует принятое 3 января 1942 г. постановление Бюро Горкома «О срыве подвоза Октябрьской железной дорогой продовольствия и торфа в г. Ленинград»[493].

12 января перед начальником Октябрьской железной дороги Колпаковым была поставлена задача обеспечить завоз в Ленинград значительных объемов грузов. Только продовольствия планировалось ввозить более 3 тыс. тонн в сутки. Для обеспечения подвоза грузов с 13 января также выделялось 100 автомашин с расходом бензина всего 9 т[494]. К 7 января 1942 г. на участке работали всего 11 пар поездов, из них 4 пары торфяных, 5 пар

---

[488] Plocher H. German air force versus Russia. 1968. P. 71-72.
[489] Магистрали. С. 111.
[490] Манаков Н.А. Указ. соч. С. 79-80.
[491] Магистраль имени октября // под ред. А.В. Зайцева. Л., 1990. С. 166-169.
[492] Августынюк А.И. На Финляндской линии; Опендрик М.А. В штабе дороги; Виноградов В.А. Единая комсомольская // Октябрьская фронтовая. С. 21-25, 39-41, 46-49.
[493] Блокада Ленинграда в решениях… С.527.
[494] ЦГА СПб. Там же. Л. 31- 33.

продовольственных, 2 пары пассажирских[495]. Расчетная пропускная способность участка позволяла без задержек проводить оборот эти составов на всем протяжении Ириновской железной дороги. Притом, такого количества поездов едва хватало для обеспечения минимальной суточной потребности города.

Имеющиеся в нашем распоряжения документы позволяют сделать вывод о катастрофическом положении на железной дороге в этот момент. Согласно данным, которые получал Секретарь Горкома Лысенко, основные проблемы возникали из-за задержек при разгрузке и погрузки[496]. О крайне неблагоприятном положении здесь свидетельствовали и донесения транспортной милиции. В них также говорилось о чрезвычайно медленной погрузке и такой же медленной отправке составов. Доставленные в Ленинград грузы подолгу не разгружались и оставались на платформах почти без всякой охраны. Так было, например, на станции Кушелевка[497]. Согласно тем же сводкам, имелись многочисленные акты хищения продовольствия. В день задерживалось до 10 и более человек, которых ловили прямо на месте преступления или подозревали в воровстве[498].

Проверкой хода погрузки вагонов занялась Военная Прокуратура. Эта проверка шла 22-23 января 1942 г. Ее результаты были доложены А.А. Кузнецову, Я.Ф. Капустину и П.С. Попкову. Всю вину за плохую погрузку в этом докладе возложили на Октябрьскую железную дорогу. Главной причиной назвали несвоевременную подачу порожняка, количество которого было еще и недостаточным для отгрузки всего продовольствия со станции.

12 января на склад № 891 поступило 1392,7 т продовольствия. В это же время железная дорога смогла подать лишь 18 вагонов. Общая отгрузка составила всего 292,2 т. Примерно такая же ситуация была и 13 января. Только 14 января удалось подать под погрузку сразу 70 вагонов и отгрузить сразу 1114,8 т. Всего на станции к 22 января скопилось 5764 т. различного продовольствия, в т. ч. муки – 2629, 4 т; мяса – 1151,2 т; крупы – 540,2 т.

Еще одним свидетельством сложившегося положения является сообщение П.Г. Лазутина А.А. Жданову о невыполнении плана поставок. В нем говорилось, что не отоварено по январским нормам 832 т крупы, 1399 т мяса, 2400 т сахара, 1290 т жиров. Причиной такого положения дел была названа плохая работа Октябрьской железной дороги, которая выполняет плана перевозок. Грузы

---

[495] ЦГА ИПД СПб. Ф. 24. Оп. 2в. Д. 5779. Л. 2.
[496] Там же.
[497] ЦГА СПБ. Ф. 2275. Оп. 7. Д. 726. Л. 6.
[498] Там же Л. 2-12.

продвигаются нетерпимо долго – до 4-6 суток[499]. Отправка вагонов с продовольствием со станции Ладожское озеро идет медленно. 22 января смогли отправить всего 114 вагонов, а в последующие дни их количество колебалось от 73 до 16. Если учесть действующие на тот момент лимиты расхода продовольствия, то только по крупе не было отоварено почти четыре суточные нормы[500]. Лазутин предлагал обеспечить перевозку продовольствия автотранспортом. В.М. Ковальчук приводит сведения что только в феврале 1942 г. задача по созданию автомобильных дорог от берега Ладоги до Ленинграда стала постепенно решаться[501].

Работа склада № 891 также была недостаточно организована. Об этом сообщалось в телеграммах отправленных на имя А.А. Кузнецова 16 и 20 января 1941 г[502]. О плохой работе склада говорилось и в докладе начальника Политотдела Октябрьской железной дороги А.А. Лабута в своем докладе членам ВС ЛФ привел многочисленные факты «безответственного формирования» составов на станции Ладожское озеро. В этом он винил, в первую очередь, руководство склада № 891. В результате их работы, поезда застревали на ст. Кушелевка, а любое промедление в сложившейся ситуации грозило катастрофой[503].

Скадывалась ситуация, что при плане завоза на левый берег в размере от 1100 до 1450 т муки в сутки железная дорога не справлялась с задачей обеспечения города и фронта. График движения поездов не выполнялся. Предполагалось, что ежедневно будет подаваться сразу пять пар поездов, в результате в течение суток 21 января было подано лишь три состава и 92 вагона. Срыв подачи порожняка вызывал простой рабочей силы на погрузке и выгрузке. Объективной причиной для такой работы железной дороги являлись проблемы с обеспечением топливом. Согласно справке, подписанной Я.Ф. Капустиным, и представленной А.В. Кузнецову и А.А. Жданову к 1 января сложилась следующая ситуация с топливом. В городе ориентировочно оставалось 2 тыс. тонн топочного мазута, не было коксующихся углей[504]. Запасы донецкого антрацита в городе составляли 60 тыс. тонн, однако он не годился для использования в паровозах. Общая ситуация с высококачественным углем в СССР, пригодным для использования на транспорте, в это время уже было крайне сложной из-за потери Донецкого бассейна[505]. Потеря месторождений Московского

---

[499] Ленинград в осаде. С. 222-223.
[500] ЦГА СПБ. Ф. 7384. Оп. 36. Д. 77. Л. 81-82.
[501] Ковальчук. В.М. Указ соч. С. 145-146.
[502] ЦГА ИПД СПб. Ф. 24 Оп. 2в. Д. 5743. Л. 1. 2.
[503] Там же. Д. 6096. Л. 9-10.
[504] Там же. Д. 5745. Л. 1-3.
[505] Советская экономика в период Великой Отечественной войны // под ред. И.А. Гладкова. М., 1970. С. 85-86.

угольного бассейна была еще одним чувствительным ударом. Добывающиеся там бурые угли были не самым эффективным топливом, но могли использоваться паровозами.

Обеспеченность топливом железной дороги не превышала 1,5 суток[506]. 11 декабря было принято постановление бюро Горкома ВКП(б) о закладке неприкосновенного запаса донецкого угля[507]. Оно было принято с опозданием, как минимум, на три месяца и не могло решить проблемы снабжения топливом железной дороги.

Нормальное функционирование всех служб дороги срывалось еще из-за того, что имеющееся станционное хозяйство на станциях направления на Ладожское озеро не могло обеспечить обслуживание даже имеющегося количества паровозов. Комиссия не обнаружила никаких вспомогательных мастерских для текущего ремонта, пункта осмотра паровозов и вагонов. У рабочих отсутствовали инструменты, смазочные и набивные материалы[508]. Паровозы и водобснабжение к работе в зимних условиях готовы не были. Не велось никакой работы по подготовке кадров всех профессий к работе в зимних условиях. График оборота паровозов и смены бригад отсутствовали. Из-за плохой организации труда среди угольщиков и отсутствие постоянного штата грузчиков неудовлетворительно работали угольные склады, особенно на станции Кушелевка. Порча и замораживание кранов, по которым подавалась вода для наполнения котла, приводили к простою паровозов под экипировкой до 7-10 часов вместо 45 минут. Плохая организация труда комплексных бригад по ремонту паровозов, недоброкачественный ремонт, не своевременный выпуск из ремонта, срывало нормальное движение поездов[509].

Вследствие наличия проблем с топливом скорость составов на Ириновской ветке была очень низкой. Даже в марте 1942 г. участковая скорость составляла всего лишь около 5 км/ч, а техническая – 12,5 км/ч[510]. Это серьезно замедляло оборот составов. Одной из попыток выйти из сложившегося кризисного положения стало указание о формировании маршрутных продовольственных поездов, но это могло дать эффект только при серьезном улучшении путевого хозяйства на станциях на берегу озера[511].

В этих условиях ВС фронта 24 января принял решение о дальнейшем повышении норм продажи продовольствия[512]. На следующий день после повышения норм, 25 января, и как раз во

---

[506] Дорога жизни. С. 131.
[507] Ленинград в осаде. С. 145.
[508] ЦГА ИПД. Ф. 24. Оп. 2в. Д. 5891. Л. 31-33.
[509] ЦГА ИПД СПб. Ф. 24. 2 В. Д. 6240. Л. 38
[510] см. ЦГА ИПД СПб. Ф. 25. Оп. 14. Д. 13. Л. 63.
[511] см. ЦГА ИПД СПб. Ф. 24. Оп. 2 в. Д. 6096. Л. 11-12.
[512] см. напр Июнь 1941-май 1945. О подвиге Ленинграда строками хроники. С. 145.

время остановки 5-й ГЭС, А.А. Жданов и Д.Н. Гусев докладывали Г.М. Маленкову о положении в городе: «Положение с продовольствием у нас стало лучше. В Ленинграде и Осиновце мы имеем на 9 дней муки, на неделю крупы, на неделю мяса …Очень плохо работает Октябрьская железная дорога на участке Ладожское озеро – Ленинград. Паровозы работают на антраците»[513]. Аналогичные проблемы были с топливными поездами, которые сильно задерживались при погрузке и двигались с такой же медленной скоростью. Медленной была и разгрузка составов у потребителя, 5-й ГРЭС.

Повышение норм совпало с остановкой единственной работающей в городе 5-й ГРЭС. Это случилось в результате задержки доставки топлива 25 января 1942 г. Станция не получила требующегося количества торфа. Главная водопроводная станция была отключена от электричества на 36 ч.[514] Этого оказалось достаточно, чтобы водопровод окончательно вышел из строя. Не получившие электричества и воды хлебозаводы не смогли испечь хлеб. Известно, что один хлебозавод во Фрунзенском районе города, где были приняты экстренные меры, к вечеру обеспечил выпечку хлеба. Жители района получили его уже ночью. В остальных районах вместо хлеба выдавали муку. По итогам этого Бюро Горкома приняло постановление, где говорилось о недостатках работы и привлечении к ответственности[515]. То, что это произошло, не было случайностью. Работа топливных поездов страдала от тех же проблем, что и продовольственных[516]. В январе 1942 г. даже то минимальное количество электроэнергии, которое удавалось получить, вырабатывалось за счет того, что электростанция получала торф с «с колес».

Начальник Октябрьской железной дороги И.В. Колпаков в последующие дни января и февраля 1942 г. подписал ряд приказов, где жестко критиковал работу служб дороги[517]. 24 февраля он был снят с должности[518]. Секретарь Горкома Лысенко вскоре после 25 января 1942 г. покончил с собой.

Следует еще раз отметить, что подобная ситуация сложилась в условиях, когда участок дороги от Финляндского вокзала до Ладожского озера почти не подвергался постоянному воздействию вражеской авиации и артиллерии. Немецкая авиация была полностью переориентирована на поддержку своих сухопутных

---

[513] Оборона Ленинграда. М., 2019. С. 366.
[514] 900 героических дней. Л., 1966. С. 21; Июнь 1941. С. 145.; Манаков Н.А. Указ соч. С. 123; На защите Невской твердыни… С. 305-306.
[515] Блокада Ленинграда в решениях… С. 576-577.
[516] ЦГА ИПД СПб. Ф. 25. Оп. 14. Д. 8. Л. 6.
[517] ЦГА ИПД СПб. Ф. 25. Оп. 14. Д. 10. Л. 6.
[518] ЦГА ИПД СПб Ф. 24. Оп. 2в. Д. 5779. Л. 83.

войск. Немецкая артиллерия была в состоянии обстреливать Финляндский вокзал и ряд станций железной дороги, но обстрелы были эпизодическими.

Возможности дороги по льду Ладоги демонстрируют ежедневные донесения о ходе движения грузов. Они оперативно поступали членам Военного Совета. В основном, по дороге поступало продовольствие. 1 и 2 февраля было завезено по 850 тонн продовольствия, 3 февраля прибыло сразу 1929 тонн одной муки[519] 4 февраля – 1030 тонн, 5 февраля – 1130, 8 февраля 1160 тонн, 9 февраля сразу 1870 тонн. Еще один максимум был достигнут 17 февраля. Всего было доставлено 1880 тонн[520]. Работа дороги постепенно стала подчиняться заранее составляемым планам. В феврале Военный Совет начал утверждать план перевозок на последующие 10 дней.

Однако, условия, чтобы железная дорога оказалась в состоянии оперативно доставлять эти грузы в город, начали создаваться с большим опозданием. Попытки улучшить работу дороги начали предприниматься в январе 1942 г. Личный состав 11-й железнодорожной бригады начали перебрасывать для работы на линии до ст. Ладожское озеро. 13 и 14 января туда были отправлены 12 паровозных бригад, 8 из них находились под командованием лейтенанта И.В. Ходоскина[521]. Туда же была отправлена еще бригада по ремонту паровозов. В результате, значительное количество подразделений 11-й железнодорожной бригады обеспечивало ремонт подвижного состава, охрану, погрузку и тд.

9-я стрелковая бригада полковника Матишева вновь была преобразована в железнодорожную[522]. 8 февраля было принято постановление об улучшении пропускной способности ветки, идущей к Ладоге. Этим должна была заниматься эта железнодорожная бригада[523]. Работа железной дороги должна была быть усилена путем увеличения площадей для погрузки вагонов.

Одной из самых важных задач было то, что удалось повысить пропускную способность самой станции Ладожское озеро. Там были уложены дополнительные станционные пути, организована перевалка грузов вагоны сразу в четырех пунктах. Станция была дополнительно разгружена от разгрузки. Для разгрузки эвакуируемого имущества теперь использовали станцию Борисова Грива[524].

---

[519] ЦГА ИПД СПб Ф. 24. 2в. Д. 6234. Л. 7.
[520] ЦАМО Ф. 217. Оп. 1221. Д. 1345. Л. 41-42.
[521] ЦАМО РФ. Ф. 27012. Оп. 40015. Д. 33. Л. 2 (об).
[522] Магистрали бесстрашных. С. 90, С. 113.
[523] Майоров Я.М. Магистрали мужества. М., 1982. С. 76-68.
[524] Дорога жизни. С. 210-211.

На железной дороге был осуществлен ряд организационных мероприятий: паровозные бригады закреплялись за паровозами, специальным приказом на этом участке дороги были закреплены восемь продовольственных и пять топливных паровозов[525]. В.Н. Иванов, главный инженер УВВР-2, утверждал, что работу на линии Ладожское озеро – Ленинград смог наладить новый уполномоченный НКПС ЛФ С.О. Багаев. Он был последним Уполномоченным НКПС при Управлении фронта. Его назначили 23 января 1942 г. Именно ему он приписывает организацию графика движения поездов[526]. Теперь в сутки в город приходило по 5-6 поездов.

Только 25 января, появилось распоряжение ВС ЛФ о водоснабжении паровозов[527]. При этом водоснабжение на ст. Охта собирались организовывать за счет пожарных машин. Это также способствовало ускорению оборота составов. К концу февраля 1942 г. были, наконец, созданы технические возможности справиться с потоком грузов, поступающих на левый берег Ладоги. Исходя из плана завоза, который составлял 76 066 т муки и 21 900 т крупы, трасса через Ладогу справилась с поставленной задачей[528]. Постепенно ситуация с доставкой продовольствия в город по железной дороге начала исправляться. Об этом свидетельствует количество перевезенных тяжеловесных поездов[529] В феврале их было 35, в марте количество увеличилось до 53. Теперь наиболее проблемными местами были уже перевалка грузов в самом городе и т.д. Одним из свидетельств этого является сложившаяся к концу февраля 1942 г. ситуация с разгрузкой вагонов на станции Московская-Сортировочная[530].

Следует сделать вывод, что только после принятых в феврале 1942 г. мер по развитию путевого хозяйства, ситуация с доставкой продовольствия стала улучшаться. В марте 1942 г. реализация продовольствия стала производиться без серьезных перебоев. По состоянию на начало апреля карточки считались отоваренными полностью[531].

О серьезном улучшении свидетельствуют показатели грузооборота. В январе 1942 г. на левый берег Ладоги всего привезли 25 522 т. муки. А было отгружено 16 697 т Ленинграду, с общей цифрой отгрузки 19 774 т. По данным из записной книги Т.Ф. Штыкова, муки было доставлено 32 994 т[532]. За февраль общий

---

[525] ЦГА ИПД СПб Ф. 24. Оп. 2в. Д. 5779. Л. 38.
[526] Октябрьская фронтовая С. 35- 36.
[527] ЦГА СПб. Ф. 7384. Оп. 36. Д. 77. Л. 76.
[528] ЦГА СПб. Ф. 7384. Оп. 36. Д. 77. Л. 80.
[529] ЦГА ИПД СПб. Ф. 25. о. 14. д. 24. Л. 25.
[530] ЦГА СПБ Ф. 9076. Оп.2. д. 495. Л. 6-7.
[531] Дорога жизни. С. 241.
[532] Блокада рассекреченная. С. 212.

объем доставленного составил 40 693 (у Т.Ф. Штыкова – указано, что более 42 тыс т.). За то же время отгрузка составила 32 559 т. За март на левый берег привезли 38 498 т муки. Данные Т.Ф. Штыкова почти совпадают и составляют 38 тыс. 770 т. За тот же месяц март отгрузка составила 31 988 т. Серьезно отличаются и цифры, доставленной крупы. В январе всего 6064 т., а отгрузили 3349 т, в феврале уже 8871 т при отгрузке в 9692 т и в марте 9790 т при отгрузке 8774 т.

Что касается доставки в Ленинград других грузов, то боеприпасы, топливо и пр., поступали в ограниченном объеме. После того, как было принято постановление ГКО о перевозке угля в Ленинград, уголь стал поступать в сравнительно небольших количествах. В отчете Управления тыла фронта указывается, что за период с февраля по апрель было доставлено 22 818 т[533]. В справке, подготовленной для П.С. Попкова, указано, что за февраль и март 1942 г. в город поступило всего 14 333 т угля[534].

Выше уже упоминалось про снятие со своего поста начальника Октябрьской железной дороги. Начальник Управления тыла Ф.Н. Лагунов в марте 1942 г. также был на грани снятия. Н.А. Ломагин привел ряд цитат из документов, в которых давались нелицеприятные характеристики начальнику тыла фронта и результатов его работы[535].

Однако даже к концу работы ледовой трассы значительное число грузов так и осталось не вывезенным с берега Ладоги[536]. В течение февраля-марта серьезные затруднения продолжала вызывать перевалка и отгрузка со склада № 891. Одной из проблем было то, что учет грузов при перевалке в зимнее время велся чрезвычайно плохо. Наиболее характерная такая ситуация была для перевалочной базы ст. «Ладожское озеро». Видимо, реальная ситуация была такова, что в отчете было прямо сказано, что сложившаяся обстановка вела к бесконтрольности, и к «полному незнанию базой-получательницей, все ли она получила и что ей было отправлено»[537].

Таким образом, размеры потерь продовольствия могли оказаться весьма велики. Только сводный отряд управления милиции при Военно-автомобильной дороге №101 и только за период с 17 декабря по вторую половину марта 1942 г. изъял при задержании и при обысках 23 526 кг муки, 3982 кг крупы, а также 1321 кг мяса[538]. Если брать за основу расчеты расхода муки по

---

[533] Дорога жизни. С. 227.
[534] ЦГА СПБ. Ф. 7384. Оп. 3. Д. 41. Л. 78.
[535] Ломагин Н.А. Неизвестная блокада. Кн. 1. С. 111
[536] Дорога жизни. С. 211.
[537] Дорога жизни. С. 237.
[538] см Белозеров Б. П. Фронт без границ. СПб., 2001. С. 184-185; Ленинград в блокаде С. 425.

постановлениям Военного Совета, то это означало, что изъятого количества хватило бы для обеспечения всего города, фронта и флота примерно на 20 дней. Сводный отряд милиции в основном задерживал расхитителей из числа шоферов. В отчете о работе тыла фронта также говорилось, что только за период с 29 января по 15 февраля было задержано 1447 расхитителей[539]. Такие данные заставляют с некоторой осторожностью относится к цифрам доставленного в город продовольствия и других товаров. Видимо, этим и объясняются расхождения данных в документах и сведения из записной книжки Т.Ф. Штыкова. Тем не менее, условия для перелома в деле снабжения Ленинграда были созданы. Была проведена серьезная работа по развитию транспортной инфраструктуры. Благодаря этому появились условия для доставки топлива и продовольствия с берега Ладожского озера.

[539] Дорога жизни. С. 235.

Попытки прорыва блокады в феврале-марте 1942 г.

С начала февраля 1942 г. борьба за пути сообщения Ленинграда разворачивалась на фоне значительных успехов войск Северо-западного фронта. Его войскам удалось сначала создать угрозу окружения немецкой группировке южнее озера Ильмень, а зачем и окружить войска 16-й армии. При внимательном изучении опубликованных документов Ставки ВГК и документов Северо-Западного фронта можно сделать вывод, что основной задачей войск Красной армии на Северо-Западном направлении в феврале-марте 1942 г. являлся разгром войск Группы армий «Север» совместными усилиями сразу трех фронтов.

Этот замысел изложен в Директиве Ставки ВГК № 170072. Основная идея заключалась в том, что войска Северо-Западного фронта должны были перерезать основные коммуникационные линии ленинградско-волховской и новгородской группировок противника и во взаимодействии с Волховским и Ленинградским фронтами разбить их[540]. Ставка планировала, что Северо-Западный фронт будет в состоянии нанести ряд ударов врагу, выйти в район Дно, Порхов, и даже к Пскову. Соседний, Калининский фронт, должен был содействовать действиям Северо-Западного фронта. Для проведения новой наступательной операции Северо-Западный фронт был усилен 1-й Ударной армией[541].

В феврале 1942 г. командование Ленинградского фронта снова попыталось ликвидировать Мгинскую группировку противника совместными усилиями войск, находящихся снаружи и внутри блокадного кольца. Таким образом, прорыв блокады подразумевал освобождение железной дороги от Саперного до Мги.

За пределы блокадного кольца было переброшено управление 8-й армии. В состав армии вошли соединения, ранее входившие в 54-ю армию и занимавшие оборону от берега Ладожского озера до дер. Малукса. В ее составе оказались четыре стрелковые дивизии и две стрелковые бригады. Командующим армией назначили генерал-майора А.В. Сухомлина. Таким образом, армия оказалась соседом справа для 54-й армии.

В приказе командующего Ленинградским фронтом М.С. Хозина войскам фронта были поставлены следующие задачи: 42-я и 55-я армии должны были перейти в наступление в общем направлении на Ново-Лисино для завершения окружения противника и его уничтожения, для захвата его основной железнодорожной

---

[540] Русский архив: Великая Отечественная: Ставка ВГК. С. 69.
[541] Там же. С. 61.

коммуникации по линии Красногвардейск-Тосно и соединения с войсками Волховского фронта[542].

Удар 42-й армии в этих условиях выполнял вспомогательную роль. Развивать успех 55-й армии должны были 8-я отдельная стрелковая бригада и 123-я танковая бригада. Их ввод в бой должен был осуществляться согласно особому распоряжению ВС фронта. М.С. Хозин и А.А. Жданов требовали тщательного разъяснения задач личному составу.

Судя по тексту приказа, члены ВС фронта были уверены в скором успехе. Что касается целей наступления, то в случае успеха актуальным планом восстановления железной дороги продолжал являться план восстановления участка от Колпино до Чудова. В это время войска Волховского фронта уже начали наступление на Любанском направлении. Таким образом, войска обоих советских фронтов севернее озера Ильмень теперь выполняли совместную задачу. Однако, их действия были довольно плохо согласованы.

Активные действия войск за пределами блокадного кольца должны были начаться на день раньше, 8 февраля. В истории 8-й армии четко указываются выполняемые задачи, притом не ее только самой, но и ее соседей. Они заключались в том, чтобы совместными усилиями с 54-й армией уничтожить противника и наступать навстречу 55-й армии в направлении Шапки, Тосно[543].

8 февраля началось наступление 8-й и 54-й армии. 8-я армия наступала силами 265-й и 294-й дивизий и 1-й отдельной горнострелковой бригады при поддержке танков. Немцы отбили все атаки[544]. Соседняя 54-я армия также потерпела неудачу545. Наступление 55-й армии началось утром 9 февраля. Штаб армии не предоставил донесения о действиях армии за день[546]. Наступление армии снова велось там, где находилась 121-я пехотная дивизия L армейского корпуса. Немцы отбили все атаки[547]. На следующий день бои продолжились, немецкая оценка происходящего сводилась к тому, что 11 февраля части 55-й армии атаковали не так упорно, как в течение предыдущего дня[548]. К 12 февраля 55-я армия на время прекратила активные действия.

Войска 42-й армии начали наступление 10 февраля 1942 г. В течение трех дней две дивизии атаковали противника. Успеха они добиться не смогли. Полицейская дивизия СС отбила все атаки[549].

---

[542] ЦАМО РФ. Ф. 217. Оп. 1221. Д. 591. Л. 9.
[543] Гладыш, Милованов Указ. соч. С. 102/
[544] NARA. T. 314. R. 787. Fr. 292.
[545] см. ЦАМО РФ. Ф. 217. Оп. 1221. Д. 1428. Л. 408.
[546] См. ЦАМО РФ. Там же. 420.
[547] NARA. T. 314. R. 1233. Fr. 872-873
[548] NARA. Ibid. Fr. 889.
[549] Соколов В.А. Пулковский рубеж. СПб., 2002. С. 88; NARA. T. 314. R. 1233. Fr. 884.

Таким образом, очередной план прорыва, основанный на совместных действиях войск Ленинградского фронта внутри и снаружи блокадного кольца, потерпел неудачу. Войскам фронта не удалось нанести существенного ущерба для сил противника. Показательно, что наибольшую обеспокоенность у командования 18-й армии вызывал расход боеприпасов. В условиях общего кризиса со снабжением, штаб армии потребовал снижения расхода[550].

Очередное совместное наступление 8-й и 54-й армии началось 16 февраля. Лишь 54-й армии удалось потеснить противника[551]. В течении нескольких следующих дней немцы вынуждены были оставить часть своих позиций и отойти. Войска армии к 23 февраля заняли довольно значительный участок к западу от железнодорожной насыпи. Немцы с трудом остановили наступление армии. Однако с 24 февраля противник начал проводить контратаки и к 26 февраля отбросил 54-ю армию на исходные позиции, отбив большую часть потерянного ранее участка обратно[552].

К моменту, когда наступление войск Ленинградского фронта уже потерпело неудачу, часть ударной группировки 2-й Ударной армии Волховского фронта только выходила на южные подступы к Любани. Против войск Волховского фронта действовали части, подчиненные I армейскому корпусу, который отвечал за оборону участка вдоль р. Волхов, Любани, Чудово и Спасской Полисти, а также района южнее Октябрьской железной дороги. L армейский корпус выделил отдельную боевую группу, которая была развернута в районе дер. Еглино. С середины февраля 1942 г. в состав 18-й армии был передан XXXVIII армейский корпус. Все силы, действующие против Волховского и Ленинградского фронтов, теперь были под единым командованием. Штаб 16-й армии теперь мог целиком сконцентрироваться на управлении боевыми действиями в районе Холма, Демянска и Старой Руссы.

Надо отметить, что наступление части сил Волховского фронта на Любань начало разворачиваться еще с середины февраля 1942 г. Группировка 2-й Ударной армии смогла выйти на южные подступы к Любани.

Для немецкого командования потеря Любани была бы тяжелым ударом. Станция играла важнейшую роль в снабжении части сил 18-й армии. Их разведка отслеживала движения советских частей и оперативно докладывала о их перемещениях в дневное время.

---

[550] NARA. T. 312. R. 805. Fr 8461166.
[551] ЦАМО РФ. Ф. 217. Оп. 1221. Д. 1428. Л. 408; NARA. T. 315. R. 1861. Fr. 269; NARA. T. 312. R. 807. Fr. 8463307.
[552] См. ЦАМО РФ. Ф. 217. Оп. 1221. Д. 1620. Л. 123.

Выдвижение войск 2-й Ударной армии к Любани не осталось не замеченным[553]. Командир I армейского корпуса тут же сделал запрос в штаб армии о создании дополнительного резерва.

Таким образом, вопреки имеющимся сведениям о том, что действия партизан спровоцировали усиление гарнизона в Любани[554], командование противника начало спешно укреплять оборону Любани именно из-за действий 13-го кавалерийского корпуса. Прорыв его частей на север в районе деревни Дубовик крайне обеспокоил штаб I корпуса[555]. Подразделения 254-й пехотной дивизии по приказу командования корпуса пытались задержать советское наступление. Им не удалось этого сделать. Поэтому в район южнее Любани начали перебрасывать еще и части Полицейской дивизии СС. Уже к 25 февралю управление войсками у Любани было реорганизовано. Была создана т.н. группа «Эндрес», в которую вошли части 212-й, 225 и 254-й пехотных дивизий[556].

Южнее, у Любани, противник смог подготовить и провести наступление. Группа «Эндрес» 27 февраля отрезала советскую ударную группу южнее Любани, отбив Красную Горку[557]. Окруженная группа держалась в районе Любани вплоть до 9-10 марта 1942 г. Она вышла из окружения как раз к началу общего наступления Волховского фронта и 54-й армии[558]. Предпринятые войсками 2-й Ударной армии усилия не принесли успеха. Им не удалось прорвать оборону противника. Донесения группы «Эндрес» о ходе ее наступления на Любань свидетельствуют о многочисленных отбитых атаках[559].

6 марта командование Ленинградского фронта приказало 54-й армии начать наступление и совместно с войсками Волховского фронта уничтожить Любанско-Чудовскую группировку противника[560] 4-й гвардейский стрелковый корпус должен был использоваться для того, чтобы с рубежа Макарьевская пустынь наступать на Любань.

В ряде работ боевые действия Ленинградского и Волховского фронтов в феврале – марте 1942 г. не принято выделять в отдельную операцию. Их рассматривают в общем контексте т.н. «Любанской» операции, хотя в действительности, к этому моменту наступление на Любань осуществлялось только частью сил 2-й Ударной армии. И только с конца месяца была предпринята попытка организовать взаимодействие двух ударных группировок.

---

[553] NARA. T. 314. R. 40. Fr. 181.
[554] Гаврилов Ю.А. Долина смерти. Трагедия и подвиг 2-й Ударной армии. М., 2006. С. 145.
[555] NARA. T. 314. R. 40 Ibid. Fr. 190.
[556] NARA. T. 314. R. 40. Fr. 212
[557] NARA. T. 314. R. 45. Fr. 347.
[558] Гаврилов Б.А. Указ. соч. С. 164.
[559] NARA. T. 314. R. 45. Fr. 432.
[560] ЦАМО РФ. Ф. 344. Оп. 5554. Д. 315. Л. 24-25.

В эти дни первого значительного успеха добились войска Ленинградского фронта. В ходе наступления 9-10 марта 54-я армия смогла прорвать немецкую оборону юго-восточнее Погостья[561].

Несмотря на ряд успехов 54-й армии, возможности ее соединений продолжать наступление, были на исходе. К 13 марта 1942 г. срочно требовались дополнительные меры, чтобы не дать немцам закрепиться. В бой в районе деревни Шала пришлось вводить 4-й гвардейский стрелковый корпус. Это не было предусмотрено планом действий[562]. В результате, войскам корпуса пришлось прорывать оборону противника юго-западнее железной дороги Мга-Кириши[563]. Его дивизии и бригады втянулись в затяжные бои в лесисто-болотистой местности. Основные силы корпуса и 54-й армии вышли к рубежу, откуда должно было начаться наступление на Любань, уже сильно обескровленными. Здесь их ждала тыловая немецкая оборонительная позиция вдоль р. Тигода, построенная в течении января-февраля 1942 г.

Успех 54-й армии в первые дни вызвал определенный оптимизм у членов Военного Совета Ленинградского фронта. Советское руководство вновь возлагало значительные надежды на начавшееся наступление. Переписка А.А. Жданова, А.В. Кузнецова и М.С. Хозина показывает, что они в начале марта 1942 г. надеялись, что операция по снятию блокады Ленинграда будет удачной. Ее планировалось завершить до начала весенней распутицы[564].

15 марта Военный Совет принимает очередное постановление о восстановлении участков Октябрьской железной дороги. Предполагалось, что восстанавливать будут сразу два участка: Колпино – Чудово и Ленинград – Волховстрой. В постановлении перечислялись многочисленные подготовительные мероприятия для осуществления данных работ[565]. В кратком обзоре подготовительных работы приводятся и точные сроки подготовки и окончания работ[566].

Заданный срок готовности проекта был установлен к 25 марта, а заданный срок окончания подготовительных работы - 5 апреля. Срок восстановления составлял всего 20 суток. Этот план согласуется с имеющимися данными об организации и проведении наступления на Любань. Это касается не только марта 1942 г, но и более позднего времени. В случае разгрома Любанской группировки немецкому командования пришлось бы оставить Мгу и отвести свои войска и из Южного Приладожья.

---

[561] NARA. T. 314. R. 787. Fr. 407; NARA. T. 315. R. 1182. Fr. 264-266.
[562] ЦАМО РФ. Ф. 815. Оп. 1. Д. 29. Л. 4.
[563] ЦАМО РФ. Ф. 815. Оп. 1. Д. 11. Л. 2.
[564] ЦАМО РФ Ф. 217. Оп. 1221. Д. 3229. Л. 238-239.
[565] ЦГА СПб. Ф. 7384. Оп. 36. Д. 78. Л. 23-25.
[566] ЦГА ИПД СПб. Ф. 24. Оп. 2в. Д. 6096. Л. 14.

О серьезности намерений советского руководства и о том, насколько большие надежды возлагались на действия войск по прорыву блокаду свидетельствует еще один факт. Уже 17 марта 1942 г. 11-я железнодорожная бригада получила приказ готовиться к восстановлению участка Любань – Чудово[567]. Подготовка включала в себя не только разработку документации, но и заготовку древесины.

Наиболее негативно на общем положении войск Волховского фронта сказалось то, что немцам удалось провести операцию «Хищник» (Raubtier), целью которой являлось окружение 2-й Ударной армии. Немецкое наступление намечалось в районе коридора снабжения советской группировки между Мясным Бором и Спасской Полистью. Советские войска пробили этот коридор еще в ходе январского наступления. Но на его флангах у немцев оставались сильные опорные пункты. 15 марта две дивизии XXXVIII армейского корпуса нанесли удар с юга[568]. Им навстречу с севера наступала полицейская дивизия СС. Вскоре немцам удалось замкнуть кольцо окружения. К.А. Мерецкову пришлось снимать часть войск из ударной группировки в районе Любани и срочно перебрасывать на юг.

Советский план прорыва блокады этим был окончательно сорван. Одна 54-я армия оказалась не в состоянии разгромить противостоящие ей части XXVIII армейского корпуса. Хотя М.С. Хозин рассчитывал, что армия выполнит эту задачу уже к 14 апреля после краткого периода отдыха[569].

Войскам 2-й Ударной армии не удалось прорвать немецкую оборону у Красной Горки южнее Любани. Им также не удалось уничтожить противостоящие им подразделения I армейского корпуса на других участках. Попытка прорыва к Любани с юга потерпела неудачу.

С 2 апреля должно было начаться наступление 2-й Ударной армии с целью овладения линии Октябрьской железной дороги, Ленинградским шоссе. Далее, предполагалось освободить Любань[570]. Об этом наступлении кратко упомянул в своей работе Б.И. Гаврилов[571]. Он основывается на воспоминаниях Г.Е. Дегтярева, командующего артиллерией 2-й Ударной армией. Наступление войск Волховского фронта удалось начать только 3 апреля[572]. Свой удар 2-я Ударная армия наносила частями 13-го

---

[567] ЦАМО РФ. Ф. 20217. Оп. 40015. Д. 33. Л. 8 (об).
[568] NARA. T. 312. R. 807. Fr. 8164074; von Zydowitz K. Die Geschichte der 58. Infanterie Division. Kiel, 1952. S. 46, 47.
[569] Блокада. С. 260.
[570] Там же. С. 447.
[571] Гаврилов Б.И. Долина смерти. с. 207
[572] см. ЦАМО РФ. Ф. 204. Оп. 89. Д. 172. Л. 3.

кавалерийского корпуса, четырьмя стрелковыми дивизиями и двумя стрелковым бригадами[573].

Войскам 2-й Ударной армии продолжала противостоять Группа «Эндрес». К концу марта эта боевая группа, в составе которой находились несколько дивизионных боевых групп, лишилась ряда частей. Из ее состава убыла «Группа Бассе», которая ранее дислоцировалась восточнее Красной Горки и состояла из ряда охранных частей и нескольких пехотных батальонов ряда дивизий[574]. В конце марта, ее перебросили в район севернее Любани. После реорганизации в составе Группы «Эндрес» остались подразделения 254-й и 291-й пехотных дивизий. Несмотря на временный характер, это было достаточно сильное соединение, имевшее положенные по штату подразделения снабжения и связи. Боевой состав группы насчитывал не менее 14 пехотных батальонов, не считая других частей дивизионного подчинения. Таким образом, Группу «Эндрес» по боевому составу можно приравнять примерно к полутора полнокровным немецким дивизиям. Следовательно, серьезного численного превосходства над противником здесь у 2-й Ударной армии не было. А с точки зрения технической оснащенности противник обладал над советскими частями безоговорочным превосходством. Он также был неплохо обеспечен боеприпасами, проблемы были только с доставкой снарядов для гаубиц [575].

Несмотря на неудачи более раннего времени, в штабе Волховского фронта надеялись на скорый успех. В переговорах между командованием Ленфронта и Волховского фронта было сказано, что покончить с противником в районе Красной Горки они собираются в течение суток[576]. Чтобы иметь возможность сравнивать возможности советских войск, с возможностями противника, можно привести как пример данные из плана действий 13-го кавалерийского корпуса на конец марта-начало апреля 1942 г. В нем прямо говорится об отсутствии боеприпасов у артиллерии корпуса[577].

Донесение I армейского корпуса показывает, что противник смог отразить все попытки наступления[578]. Общий расход боеприпасов за сутки 3 апреля составил почти 340 тонн. В последующие дни немцы продолжали отбивать одну атаку за другой[579]. Их суточные потери по отдельным дивизиям составляли

---

[573] ЦАМО РФ. Ф. 204. Оп. 89. Д. 148. Л. 226
[574] NARA. T. 315. R. 1631. Fr. 349.
[575] NARA. T. 312. R. 878. Fr. 9050155
[576] ЦАМО РФ. Ф. 204. Оп. 89. Д. 144. Л. 10.
[577] См. ЦАМО РФ. Ф. 3479. Оп. 1. Д. 7. Л. 74 об
[578] NARA. T. 312. R. 825. Fr. 8486255.
[579] NARA. T. 312. R. 824. Fr. 8484512

до 20-30 человек убитыми и по 60-80 раненными[580]. Общая неудача советского наступления и такие показатели потерь указывают на низкую эффективность огня советской артиллерии. В журнале боевых действий 191-й стрелковой дивизии рефреном повторяется фраза о том, что противник подпускает части дивизии на 100-150 м и открывает огонь[581].

Когда стало ясно, что и на этот раз наступление успехом не увенчалось, было принято еще одно решение. 5 апреля во 2-ю Ударную армию по распоряжению Военного Совета фронта отправили генерал-лейтенанта А.А. Власова. Вскоре он будет назначен командующим 2-й Ударной армией вместо Н.К. Клыкова.

Одновременно 4-й гвардейский стрелковый корпус 54-й армии в эти же дни безуспешно пытался прорвать позицию «Тигода»[582]. Все его атаки также оказались безуспешными. Немцы прочно удерживали линию фронта и отбивали атаку за атакой[583].

В апреле 1942 г. последовало объединение двух фронтов под общим командованием М.С. Хозина. М.С. Хозин явно нацеливался на то, что ему удастся в сложившихся условиях снять блокаду Ленинграда. Об этом свидетельствует опубликованный доклад командующего Ленинградским фронтом от 2 мая 1942 г.[584] Речь в нем шла о продолжении операции по полному снятию блокады. Для этого предлагается начать еще одну операцию, которая в докладе прямо называется «Любанская». Очередное наступление войск Ленинградского фронта потерпело неудачу. Войскам фронта не удалось ликвидировать группировки противника в районе Киришей и Спасской Полисти. В конце мая 1942 г. войска 18-й армии окончательно перерезали коридор снабжения и окружили войска Волховской группы западнее Мясного Бора. В итоге, М.С. Хозин был снят со своего поста. Был воссоздан Волховский фронт, командовать которым вновь назначили К.А. Мерецкова. В то же время продолжающиеся боевые действия не давали противнику возможности организовать серию ударов по коммуникациям Ленинграда.

---

[580] NARA. T. 312. R. 878. Fr. 9050124
[581] ЦАМО РФ. Ф. 1445. Оп. 1. Д. 20. Л. 11 (об)
[582] ЦАМО РФ. Ф. 410. Оп. 10122. Д. 61. Л. 152.
[583] NARA T. 314. R. 787. Fr. 596, 602; NARA. T. 315. R. 1861. Fr. 340, 342
[584] Блокада… С. 264-265.

Подготовка и проведение операции по прорыву блокады летом-осенью 1942 г.

Намерения советского командования о проведении очередной попытки прорыва блокады постепенно менялись. 19 мая Военный Совет ЛФ передал в Ставку ВГК донесение, что, по его мнению, основные усилия Ленинградского фронта (тогда - Ленинградская и Волховская группы войск) надо направить на разгром мгинско-синявинской группировки противника с целью прорыва блокады Ленинграда[585]. Предложение Военного Совета было утверждено Ставкой[586]. Сразу воплотить в жизнь это предложение войска фронта не могли по причине продолжающихся боев у Мясного Бора.

Перед организацией очередной попытки прорыва блокады Ленинградский фронт прошел серьезную реорганизацию. Волховская группа войск вновь стала Волховским фронтом, а на пост его командующего вернулся К.А. Мерецков. Новым командующим Ленинградским фронтом стал Л.А. Говоров. Он много сделал для повышения боеспособности войск фронта. Действующая коммуникация по Ладоге также позволила доставлять в город боеприпасы, пополнения для частей фронта.

Еще в мае 1942 г. Ставка ВГК потребовала уничтожить немецкий плацдарм у Киришей[587]. Летом 1942 г. 4-я армия Волховского фронта неоднократно предпринимала попытки уничтожить этот плацдарм[588]. Хотя, данный эпизод не является примером борьбы за пути сообщения Ленинграда, анализ боевой деятельности авиации 1-го Воздушного флота показывает, что в июле 1942 г., немецкая ударная авиация снова перестала наносить удары по водным коммуникациям Ленинграда[589]. Силы немецкой авиации были брошены на поддержку частей XXVIII армейского корпуса у Киришей.

Подготовка новой операции, целью которой было восстановление прямой связи Ленинграда с тылом страны, началась во второй половине лета. Как и было решено еще в мае 1942 г., операция планировалось проводить в районе южнее Ладожского озера. Основной удар должны были наносить войска Волховского фронта.

В отчете по операции, составленном по итогам операции, в октябре 1942 г., цели и задачи уже даются с серьезными искажениями[590]. Упор сразу же делается на срыве планов противника. Изменения замысла новой наступательной операции

---

[585] Битва за Ленинград // под ред. С.П. Платонова. М., 1964. С. 158.
[586] Операции Советских Вооруженных сил. Т. 1. С. 548-549.
[587] Блокада. С. 108-109.
[588] см. NARA. T. 314 R. 79. Fr. 789. Fr. 470
[589] NARA. T. 311. R. 136. Fr. 7181667
[590] ЦАМО РФ. Ф. 204. Оп. 89. Д. 58. Л. 1.

можно проследить по отдельным рассекреченным документам. В соображениях по проведению наступательной операции от 6 августа 1942 г., ее цель обозначена, как выход войск Волховского фронта на рубеж Невская Дубровка – Красный Бор[591]. К.А. Мерецков и его штаб предполагали наносить основной удар на участке Вороново-Рабочий поселок №7.

Видимо, окончательная выработка решения на проведение операции произошла в два ближайших дня, 7 и 8 августа 1942 г. В эти К.А. Мерецков был в Москве, он отмечен как побывавший в кабинете у И.С. Сталина. 8 августа он там должен был встречаться и с Л.А. Говоровым. На совещании 8 августа присутствовали Н.Н. Воронов и представитель ГАУ Н.Я. Яковлев[592].

О том, как должна была проводиться операция и какие задачи по прорыву блокады ставились перед войсками, можно понять из ряда рассекреченных на данный момент документов. В директиве, подписанной командующим 8-й армией Ф.Н. Стариковым, известно, что 8-й армия должна была уничтожить Шлиссельбургскую группировку противника[593]. При этом левый фланг 8-й армии совместно с войсками 54-й армии должен был уничтожить и Мгинскую группировку противника[594]. На Мгинском направлении войска Волховского фронта должны были выйти на подступы к Мге. Об освобождении этой станции в приказе не говорилось. Овладение Мгой было задачей второго эшелона ударной группировки Волховского фронта. В ее состав был включен 4-й гвардейский стрелковый корпус.

В третьем эшелоне находилась 2-я Ударная армия. Она состояла из четырех стрелковых дивизий, двух стрелковых бригад. Ее задача состояла в соединении с войсками Ленинградского фронта.

Согласно авторам коллективного исследования, командующий Ленинградским фронтов Л.А. Говоров принял решение нанести удар силами 55-й армии и Невской оперативной группы. Этими силами он предполагал нанести два удара – на Тосно и на Синявино. К.А. Мерецков принял решение прорвать силами 8-й армии (командующий генерал-лейтенант Ф.А Стариков) оборону противника на участке в 2 км севернее Гонтовая Липка (иск), Вороново. Предполагалось разгромить мгинско-синявинскую группировку и, развивая наступление, в общем направлении на Мгу, соединиться с войсками Ленинградского фронта[595].

Успех операции зависел от быстроты прорыва обороны противника и того, насколько быстро удастся его разгромить,

---

[591] ЦАМО РФ. Ф. 204. Оп. 98. Д 196. Л. 1.
[592] На приеме у Сталин. С. 381.
[593] Там же Л. 28
[594] ЦАМО РФ. Ф. 204. Оп. 89. Д. 198. Л. 3.
[595] Планы командования фронтов даны по : Битва за Ленинград. С. 162.

прежде чем подойдут резервы. Большое значение имела четкость управления. При планировании операции штаб фронта учитывал возможность переброски противником 6-7 дивизий с других участков фронта.

По расчетам советских штабистов, ударная группировка Волховского фронта составляла 75 батальонов (73 704 человека), 446 станковых и 1746 ручных пулеметов, 1274 ПТР, 540 орудий, 78 танков[596]. Тем самым, командование фронта смогло обеспечить определенное тактическое превосходство над противником. Ленинградский фронт в предстоящей операции мог вести наступательные действия только весьма ограниченными силами 55-й армии (две дивизии) и Невской оперативной группы (две дивизии и одна стрелковая бригада). В первом случае войска фронта должны были наступать в районе юго-восточнее г. Колпино, во втором – предполагалось форсирование Невы.

Если рассматривать общий замысел операции с точки зрения восстановления прямого сообщения района Ленинграда с тылом страны, то получается следующее. В августе 1942 г. восстановительная служба на Октябрьской железной дороге была расформирована. Все функции планирования и осуществления военно-восстановительных работ перешли к УВВР-2. Несмотря на то, что его управление базировалось на блокированной территории, часть подразделений и служб работали за пределами блокадного кольца.

Судя по всему, доставшиеся им от Восстановительной службы документы и планы требовалось упорядочить. Этим оперативная группа «Военвосстранспроекта» занималась в течение всего лета 1942 г. Только к концу августа 1942 г. им удалось привести в порядок уже имеющиеся проекты по восстановлению железных дорог первой очереди. Примерно к началу общего наступления войск Ленинградского и Волховского фронтов в августе 1942 г. они подготовили документацию по проектам восстановления железных дорог по ряду направлений. Среди этих проектов восстановления был только один, напрямую относившийся к железнодорожной ветке, которую в ближайшей перспективе могли освободить войска Красной армии. Это был участок от станции Мга до разъезда Стекольный[597]. Остальные проекты были по следующим направлениям: Слуцк, Новгород; Волховстрой -Чудово; Ленинград — Бологое; Красногвардейск — Тосно.

Некоторые из документов, сохранившиеся в фонде Управлении Ленинградского фронта, также указывают на то, что в августе 1942 г. планировалось восстановление участка железной дороги на

---

[596] Иванова И. А. От составителя // Синявино. Осенние бои 1941-1942 годов. СПб., 2007. С. 78.
[597] ЦГА НТД. Ф. 249. Оп. 1-1. Д. 88. Л. 36.

отрезке Назия – Саперная. Очередной вариант этого плана должен был быть разработан Управлением Военно-восстановительных работ к 1 сентября 1942 г.[598]

Следует отметить, что летом 1942 г. на отрезке железной дороги восточнее ст. Мга от пл. Русановская до ст. Назия силами 11-й железнодорожной бригады был разобран железнодорожный путь. Поэтому даже в случае успеха операции по прорыву блокады пришлось бы изыскивать возможности для быстрой постройки железнодорожного полотна. Поэтому вполне актуальным оставался и план восстановления прямого железнодорожного сообщения с Ленинградом путем строительства обхода Мгинского железнодорожного узла. Одновременно, по заданию А.А. Жданова, началась работа по разработке проекта железной дороги через Ладожское озеро.

Немецкое командование планировало перейти к активным действиям под Ленинградом сразу после окончания активной фазы боев с войсками Волховского фронта. Еще в феврале 1942 г. было решено 18-я армия будет проводить операцию по сжатию кольца окружения Ленинграда. Одновременно, были разработаны плана ряда локальных операций. Среди них была и операция по уничтожению Ораниенбаумского плацдарма. Для ее проведения было решено перебросить под Ленинград артиллерию 11-й армии. После принятия решения относительно Ленинграда и начала подготовки его штурма[599] проведение локальных операций было отложено на неопределенный срок. Выделенные ранее части 11-й армии теперь должны были участвовать в наступлении на Ленинград. Наступление планировалось проводить в несколько этапов. Они включали захват Пулковских высот, окружение и взятие Колпино, и переправа через Неву. Наступление планировалось вести и в районах с городской застройкой. Притом, один из ударов наносился из восточных пригородов[600]. Идеи об уничтожении населения на Северо-Западе также не подверглись корректировке. А. Кей указывает что в очередной редакции плана «Ост» население Ингерманландии (т.е. территории Ленинградской области) определялось в 200 тыс. человек[601].

С 21 августа стало известно, что операцию будет возглавлять Эрих фон Манштейн, командующий 11-й армией. Его штабу передавался участок 18-й армии от берега Финского залива до Ладожского озера. Срок наступления был точно не обозначен, но с

---

[598] см. ЦАМО РФ. Ф. 217. Оп. 1221. Д. 1345. Л. 52.
[599] Совершенно секретно! Только для командования. С. 380.
[600] NARA. T. 311. R. 75. Fr., 7098007.
[601] Kay A. Exploitation, Resettlement, Mass Murder: Political and Economic Planning for German Occupation Policy in the Soviet Union, 1940–1941. P. 186.

26 августа считалось, что все приготовления должны быть закончены к 10 сентября.

Первой целью будущего наступления был выход на южный берег р. Нева и плотное окружение Ленинграда с юга. Основной удар на Пулковские высоты при этом наносили дивизии L корпуса. XXX армейский корпус должен был вести наступление на Колпино[602].

Следующим этапом была переправа через Неву силами LIV армейского корпуса, и третьим этапом было овладение возвышенностями восточнее Ленинграда. Последняя задача возлагалась на XXX армейский корпус. Потом этот план был несколько откорректирован. Операция получила кодовое название «Георг». Операция должна была начаться во второй половине сентября 1942 г.

Важно отметить, что противник планировал именно операцию против самого города, с прорывом линии фронта и штурмом городской застройки. Одновременно, даже в период непосредственной подготовки операции в августе 1942 г., авиация 1-го Воздушного флота не предпринимала почти никаких усилий для того, чтобы затруднить работу коммуникаций Ленинграда и Ленинградского фронта по Ладожскому озеру.

Весьма часто исследователи называют 19 августа 1942 г. началом Синявинской операции[603]. Однако локальная операция 55-я армия по ряду причин не может быть отнесена к попыткам выполнения общего замысла. Авторы коллективной монографии относят начало Синявинской операции к 27 августа[604]. В исследовании о действиях артиллерии в наступательных операциях, имевшем гриф «ДСП», описание действий войск Ленинградского фронта в Синявинской операции начинается с наступления 55-й армии 2 сентября 1942 г.[605]

В описании самой Усть-Тосненской операции, сделанном по итогам боев, приводятся данные, что операция осуществлялась с ограниченными целями[606]. Как раз к моменту начала наступления Волховского фронта, боевые действия на этом участке почти прекратились.

27 августа наступающим войскам 8-й армии удалось прорвать немецкую оборону[607]. Правда, успех был достигнут лишь на одном

---

[602] NARA. T. 312. R. 1696. Fr. 1044-1046

[603] История ордена Ленина Ленинградского военного округа. М., 1988. С. 238; Соболев Г.Л. Ленинград в борьбе за выживание в блокаде Т. .2. С. 159; Непокоренный Ленинград. С. 276; Ленинград в борьбе месяц за месяцем. С. 136-137.

[604] Битва за Ленинград. С. 259.

[605] Артиллерия в наступательных операциях. Кн. 1. С. 415

[606] ЦАМО РФ. Ф. 217. Оп. 1221. Д. 3272. Л. 3.

[607] см. ЦАМО РФ. Ф. 204. Оп. 89. Д. 58. Л. 8-9; там же Ф. 821. Оп. 1. Д. 21. Л. 33 (Об); NARA. T. 314. R. 758. Fr. 143-170.

участке, у Тортолово. 8-я армия не смогла до конца выполнить свою задачу, соединения на левом фланге так и не смогли выйти на назначенный рубеж, в район поселка Михайловский. В обороне противника получился не прорыв, а глубокая «вмятина», которая была ограничена с одной стороны болотистым районом вдоль Архангельского тракта, с другой стороны лесными массивами севернее железной дороги Мга-Волховстрой. Южнее железной дороги Мга-Волховстрой успеха удалось добиться не сразу. Только спустя несколько дней был взят немецкий опорный пункт в деревне Вороново. Войска 54-й армии, также начавшие наступление, потерпели неудачу[608].

В течение 28-30 августа войскам 8-й армии удалось частично окружить опорный пункт противника в район Гонтовой Липки и подойти к Синявинским высотам. Тем самым была создана серьезная угроза окружения немецких войск в районе Шлиссельбурга.

Командование фронта решило ввести в бой 4-й гвардейский стрелковый корпус. Его планировали ввести бой для выхода на берег р. Нева [609]. Одновременно планировалось, что начнется наступление войск Ленинградского фронта.

Тем временем, в состав 18-й армии спешно передавались подразделения прибывающих под Ленинград дивизий 11-й армии. 170-я пехотная дивизия уже была задействована в боях в южном Приладожье. Следующей настала очередь 28-й егерской дивизии[610]. Кроме этого, в район боевых действий у Синявино подтягивались части 5-й горнострелковой дивизии.

Но уже в самом начале были допущены серьезные просчеты в организации боя. Так несмотря на внушительное на бумаге число артиллерийских и минометных полков, 4-й гвардейский корпус вводился с их минимальной поддержкой. Ему предстояло действовать в глубине, а план действий артиллерии 8-й армии вообще не предусматривал сопровождения частей уже в глубине обороны противника.

Поэтому дивизии и бригады корпуса могли положиться на свою относительно слабую артиллерию и наступательный порыв бойцов. В ходе наступления с 1 по 4 сентября корпусу удалось добиться некоторых успехов. Его части вышли к основным дорогам снабжения противника южнее Синявино. В случае удачного исхода боевых действий в этом районе, немцам грозило окружение.

Однако противник смог быстро создать боевые группы на флангах ударной группировки гвардейского корпуса. Введя в бой

---

[608] ЦАМО РФ. Ф. 204. Оп. 89. Д. 198. Л. 19-20.
[609] ЦАМО РФ. Ф. 815. Оп. 1. Д. 26. Л. 35.
[610] Kranz B. Geschichte der Hirschberger Jaeger: 1920 bis 1945. Duesseldorf. 1975. S. 467.

28-ю егерскую дивизию, противник нанес два удара[611]. Один - с севера, от Синявино. Другой с юга – от озера Синявинского. Немцы смогли отрезать передовые части 4-го гвардейского стрелкового корпуса. К 6 сентября основная масса окруженных была уничтожена[612].

Факт окружения ударной группировки 4-го гвардейского стрелкового корпуса был упомянут в оперативных документах корпуса как нечто не очень существенное[613]. О разгроме и гибели передовых частей не было сказано ни слова. Штаб Волховского фронта скрыл факт масштабного окружения, позднее упомянув, что были отрезаны части только двух бригад. В отчете по итогам операции вся вина на неудачу была возложена на командира корпуса Н.А. Гагена[614]. В советской и постсоветской военно-исторической литературе факт этого окружения замалчивался. Описание операции сводилось к общим словам, упоминалось численное превосходство противника[615].

После разгрома частей 4-го гвардейского стрелкового корпуса южнее Синявино, войска Волховского фронта уже были не в состоянии выполнить ранее поставленные задачи. Дальнейшие возможности соединений гвардейского корпуса показывают записи в журнале боевых действий 2-й Ударной армии[616]. Его соединения потеряли от трети до половины личного состава и значительную часть боевой техники. Тяжелые потери были и у дивизий 19-го гвардейского стрелкового корпуса [617].

Существенных заслуга у Э. фон Манштейна в том, что противнику удалось выйти из очень сложного положения, не было. Однако в этот день случилось еще одно важное событие. Гитлер, обеспокоенный ходом боевых действий южнее Ладожского озера, позвонил в штаб 11-й армии. Он приказал Манштейну принять командование над всем участком 18-й армии у Ленинграда. Его 11-я армия подчинялась непосредственно ОКХ и выбывала из состава Группы армий «Север». Эти события изложены у Манштейна почти в соответствии с журналом боевых действий армии[618]. Однако повлиять на ход событий сам Манштейн пока был не в состоянии.

Но ни одна немецкая дивизия не потеряла боеспособность, более того противник еще более усилил свою группировку в Южном Приладожье. Здесь был развернут XXX армейский корпус, его

---

[611] NARA. T. 315. R. 838. Fr. 21.
[612] Ibid. S. 472. ; NARA. T. 315. R. 837. R. 17.
[613] ЦАМО РФ. Ф. 815. Оп. 1. Д. 26. Л. 38-40.
[614] ЦАМО РФ. Ф. 204. Оп. 89. Д. 58. Л. 12
[615] На Волховском фронте. М., 1982. С. 71; Семенов В.Я. Штурм Ленинграда сорван // На Волховском фронте. Л., 1978. С. 158-159; Битва за Ленинград. С. 168.
[616] ЦАМО РФ. Ф. 309. Оп. 4073. Д. 89. Л. 6-9.
[617] Иванова И.А. От составителя // Синявино. Осень 1942 г. СПб., 2005. С. 11.
[618] NARA. T. 312. R. 1696. Fr. 12; фон Манштейн Э. Утерянные победы. М., 2005. С. 301.

полоса ответственности была от района Вороново-Поречье, вдоль железной дороги Мга-Волховстрой, и далее на запад. Манштейн мог также рассчитывать еще на три пехотные дивизии, а также на осадную и реактивную артиллерию.

В то же самое время войска Ленинградского фронта сначала потерпели сразу две крупные неудачи. Сначала наступление 55-й армии, начавшееся 2 сентября 1942 г. было отбито частями L армейского корпуса[619].

Новый план командования Волховского фронта заключался в том, что силами 2-й Ударной армии Н.К. Клыкова предполагалось ликвидировать Шлиссельбургскую группировку противника[620]. Войска 2-й Ударной армии должны были выйти на левый берег р. Нева, в район поселка Московская Дубровка. Таким образом, масштабный план превратился в подобие планов октября-ноября 1941 г. Этому плану соответствовали задумки по строительству обхода Мгинского железнодорожного узла. В случае успешного наступления получалось, что в качестве одной из перевалочных баз для доставки грузов в Ленинград можно было использовать Шлиссельбург.

Штаб Ленинградского фронта получил приказание провести высадку у Невской Дубровки[621]. Форсировать Неву готовились три стрелковые дивизии и одна стрелковая бригада. 9 сентября войска Невской оперативной группы попытались форсировать Неву. Немецкая разведка обнаружила подготовку переправы. Немцы встречали переправляющихся сосредоточенным огнем. Почти все попытки захватить плацдарм на левом берегу были отбиты[622]. Тоже самое повторилось и в последующие дни. 12 сентября Ставка приказала прекратить форсирование Невы[623].

В этот момент часть подразделений 11-й железнодорожной бригады вели работы как раз в тылу 2-й Ударной и 8-й армий. Так, 40-й железнодорожный батальон 7 сентября 1942 г. получил приказ вести строительство железной дороги от дер. Лаврово к дер. Шальдиха. Через некоторое время, задание для батальона изменили на постройку железнодорожного тупика у Жихарево[624].

В то же время противник начал готовить операцию, с целью окружить войска Волховского фронта. Для этого было решено нанести два фланговых удара. С севера должен был наступать XXVI армейский корпус силами одной дивизии, двигаясь от рощи «Круглой» и деревни Гонтовая Липка вдоль берега р. Черная он

---

[619] ЦАМО РФ. Ф. 411. Оп. 10189. Д. 155. Л. 81; NARA. T. 314. R. 1235. Fr. 380.
[620] ЦАМО РФ. Ф. 204. Оп. 89. Д. 58. Л. 13.
[621] Артиллерия в наступательных операциях С. 419
[622] NARA. T. 315. R. 1704. Fr. 927.
[623] Блокада… С. 117, 299
[624] ЦАМО РФ. Ф. 27642. Оп540206с. Д. 1. Л. 37 (об).

должен был выйти к деревне Гайтолово. С юга, из района деревни Тортолово, должен был наступать XXX армейский корпус, его ударная группировка состояла из двух пехотных и одной танковой дивизий. Пехота должна была прорвать оборону, а танковая дивизия быстро продвинувшись, захватить Гайтолово. В то же время пехотные дивизия должны были создать внутренний и внешний фронт окружения[625].

Сложившаяся ситуация и план напоминали аналогичные события марта 1942 г. у Мясного бора. Так как по ряду причин XXVI армейский корпус не смог участвовать в этой операции, 10 сентября в наступление перешли только дивизии XXX армейского корпуса.

Весь расчет противника строился на внезапность и быстрый удар. Немцы собирались наступать на участке, где оборону занимали три понесшие значительные потери и серьезно ослабленные дивизии. Однако 10 сентября немцы столкнулись с ожесточенным сопротивлением и их наступление потерпело полную неудачу. Это случилось, даже несмотря на ввод в бой значительного количества бронетехники и штурмовых орудий[626].

На некоторое время противник прекратил активные действия. Манштейн решил подтянуть артиллерию, а пока она будет занимать позиции, 170-я пехотная дивизия должна была отбить 1-й Эстонский поселок. Это случилось 16 сентября, от самого населенного пункта к этому времени осталось очень мало, но место его расположения было очень важным с тактической точки зрения.

В это же время немецкая авиация начала наносить по нашим войскам. Ударам подвергались как участки на переднем крае, так и глубине обороны. Немцы атаковали артиллерийские батареи, дороги, цели в ближнем тылу. Противопоставить им было нечего.

Наступление войск 2-й Ударной армии началось с 10 сентября. Советские войска не смогли добиться существенных успехов. Две усиленные немецкие дивизии отбивали одну атаку за другой. Задача по разгрому Шлиссельбургской группировки противника оказалась не под силу серьезно ослабленным частям 4-го и 6-го гвардейских стрелковых корпусов. А немцы 21 сентября, пользуясь ошибками командования Волховского фронта, вновь перешли в наступление. Первыми в район Гайтолово 22-23 сентября вышли подразделения 121-й пехотной дивизии XXVI армейского корпуса[627]. Для выхода окруженных войск 2-й Ударной армии с 23 сентября оставался только узкий, простреливавшийся немцами, коридор. Просуществовал этот коридор недолго. В первой

---

[625] NARA. T. 312. R. 1696. Fr. 30.
[626] NARA. T. 312. R. 1696. Fr. 39-40; ЦАМО РФ. Ф. 344. Оп. 5554. Д. 402. Л. 161-162.
[627] NARA. T. 315. R. 1306. Fr. 245; ibid. T. 314. R. 758. Fr. 269-273.

половине дня 25 сентября передовые части XXVI и XXX армейских корпусов соединились в районе Гайтолово[628]. Войска 2-й Ударной на западном берегу р. Черная были окончательно окружены. К 30 сентября часть из них смогла выйти из окружения[629].

Параллельно с этим Ленинградский фронт начал новое наступление. 26 сентября Невская оперативная группа вновь начала операцию по форсированию Невы. В ходе боев удалось захватить на левом берегу небольшой плацдарм[630]. В данный момент значение этой операции было уже невелико. Она не могла обеспечить прорыв блокады. Л.А. Говоров понимал это и обратился в Ставку с просьбой о прекращении операции[631]. Разрешение было получено.

Четвертая попытка прорыва блокады завершилась крупной неудачей для наших войск. В ходе боев был достигнут относительный успех - сроки начала немецкого наступления были скорректированы. Еще до завершения боев на левом берегу Невы, 6 октября Манштейн сообщил, что операция против Ленинграда может начаться примерно 1 ноября при условии что за октябрь он получит еще 18 пехотных батальонов и 10 000 человек пополнения[632].

15 октября 1942 г. появился новый приказ штаба 11-й армии о подготовке операции «Георг»[633]. Вскоре произошла корректировка планов. 23 октября штаб 11-й армии отдает Оперативный приказ №2, или приказ о операции «Feuerzauber» (Фейерцаубер). В нем говорилось, что операция «Георг» проводится не будет. Теперь вся операция сводилась к тому, что войска L армейского корпуса должны были захватить Пулковские высоты. Именно эта операция получила название «Feuerzauber». Через несколько дней, 28 октября появилось еще два приказа. LIV армейский корпус 11-й армии получил приказ готовиться к операции «Walkuere» (Валькирия). Его основной задачей был захват Колпино. XXX армейский корпус в этот же день получил приказ готовиться к операции «Wintermaerchen» (Зимняя сказка). В ходе нее войска корпуса должны были форсировать Неву. Начать свое наступление корпус должен был после захвата района Колпино. Буквально через несколько дней, штаб 11-й армии вынужден был покинуть участок фронта под Ленинградом. Его перекидывали на южный фланг Группы армий «Север», в стык с группой армий «Центра», для проведения наступательной операции на флангах двух групп армий.

---

[628] NARA. T. 314. R. 828. Fr. 1117; Ibid. T. 312. R. 1696. Fr. 124.
[629] см. Кошевой П.К. В годы военные. С. 114. ЦАМО РФ. Ф. 204. Оп. 89. Д. 58. Л. 27; Ф. 309. Оп. 4073. Д. 89. Л. 25; Синявино. Осень 1942. Спб., 2005. С. 23.
[630] NARA. T. 314. R. 758. Fr. 292
[631] Блокада. С. 307-308
[632] KTB OKW. 1942 Teil. 2. S. 801.
[633] NARA. T. 314. R. 828. Fr. 751.

Целью этой операции был захват города Торопец. Для ее проведения из-под Ленинграда и с участка 18-й армии снималась часть сил. Противник под Ленинградом снова перешел к обороне. У советского командования снова появилась возможность провести наступательную операция по прорыву блокады. Таким образом, несмотря на неудачу, крупная наступательная операция войск Красной армии не дала противнику осуществить план взятия Ленинграда и выделить дополнительные ресурсы для ударов по Ладожской коммуникации. В складывающихся обстоятельствах сохранение существующего положения можно было считать крупным успехом советского руководства.

Работа коммуникаций Ленинграда в течение весны-осени 1942 г. Противодействие противника

Отдельные артиллерийские обстрелы трассы по льду продолжались, но серьезного эффекта на функционирование основной коммуникации Ленинграда они не имели. Так, со второй половина января 1942 г. только несколько батарей из состава артиллерии XXVIII армейского корпуса обстреливали ледовую трассу[634]. У немецкого командования имелись планы проведения локальной операции силами 227-й пехотной дивизии, входившей в состав XXVIII корпуса[635]. Для этого должен был быть использован ее внештатный дивизион самоходной артиллерии. Задумка операции заключалась в нанесении короткого и быстрого удара с целью уничтожения советских подвижных средств и укреплений на льду. После того как в феврале 1942 г. снова обострилась ситуация у Погостья, операция была отменена, а дивизион самоходных орудий был отправлен в этот район. В марте 1942 г. дальнобойные немецкие орудия провели серию обстрелов восточной части Ленинграда и его пригородов на правом берегу Невы. Обстрелу подвергались промышленные предприятия в районе Ржевка-Пороховые. В этом районе осуществлялся значительный объем работ по перевалке грузов, доставленных в Ленинград.

К концу марта 1942 г. на станции Ржевка и на близлежащих заводах скопилось довольно значительное количество взрывчатых веществ. Сигналы об этом поступали партийному руководству города - и А.А. Кузнецову, и Капустину[636]. В одном из этих докладов сообщалось, что только к 16 марта на станции находилось 279 вагонов с боеприпасами, а работы по разгрузке шли медленно. К концу месяца количество вагонов сократилось. Всего на станции к 18 час. 28 марта числилось 132 вагона[637]. Это была крайне опасная ситуация, так как начиная с 20 марта немцы начали вести обстрел восточной части Ленинграда, используя 28-см орудия К5, обладавшие высокой дальнобойностью, установленные на железнодорожных транспортерах[638]. 29 марта немецкая железнодорожная артиллерия начала методический обстрел района ст. Ржевка[639]. В результате ряда попаданий на станции произошел сильный взрыв и начался пожар[640], вызвавшие самые масштабные

---

634 NARA. T. 314. R. 806. Fr. 1197; NARA. T. 315. R. 1702. Fr. 108.
635 NARA. T. 314. R. 1702. Fr. 177.
636 ЦГА ИПД СПб. Ф. 25. Оп. 2а. Д. 198. Л. 8.
637 ЦГА ИПД СПб. Ф. 24. Оп. 2б. Д. 1427. Л. 1.
638 NARA. T. 312. R. 807. Fr. 8464850.
639 Ibid. Fr. 8563873.
640 ЦГА ИПД СПб. Ф. 25. Оп. 2а. Д. 198. Л. 30.

по своему размаху разрушения какого-либо отдельного транспортного узла на территории Ленинграда и пригородов.

В конце апреля 1942 г. ледовая трасса прекратила свою работу. В результате ее работы удалось провести эвакуацию части населения города и создать определенный запас продовольствия. На 1 апреля 1942 г. запасы продовольствия характеризовались следующими показателями. Муки было 8057 т, крупы и макарон – 1687 т[641]. Завоз грузов продолжался вплоть до конца работы трассы, количество запасов продовольствия поддерживалось на минимально необходимом уровне[642]. Доставка с берега озера в город шла более оперативно.

Перерыв в доставке грузов составил чуть более месяца. Навигация на Ладожском озере началась в конце мая 1942 г. К ней готовились заранее, однако одно из важнейших постановление Военного Совета Ленинградского фронта появилось только 5 июля 1942 г., когда было принято о превращении Ленинграда в «военный город». Это важнейшее постановление могло быть выполнено только при условии нормального функционирования трассы через Ладожское озеро. Многое для его выполнения было сделано еще до появления постановления. Об этих принятых мерах достаточно подробно было рассказано в исследовательской литературе[643]. Отметим лишь несколько моментов, связанных, в основном, с развитием станционного хозяйства на левом берегу Ладожского озера. В начале лета 1942 г. на западном берегу озера были проведены работы, в результате которых ст. Ладожское озеро превратилась в узловую. Отдельный путь был проложен в бухту Морье, где с августа 1942 г. начала действовать паромная железнодорожная переправа, обеспечивавшая переправу вагонов и паровозов на правый берег. Кроме того, дополнительные пути были построены в бухте Гольцмана, что позволило оборудовать там пункт разгрузки и погрузки крупногабаритного и тяжеловесного оборудования. Сложные операции теперь могли осуществляться кранами. Это в значительной мере ускорило работы по вывозу из Ленинграда ценного оборудования.

Был серьезно усилен грузовой флот на озере. Постановление ГКО от 11 марта 1942 г. №1423с и указания Военного Совета Ленинградского фронта были выполнены следующим образом: ленинградские заводы сдали 101 самоходный тендер, их общая грузоподъемность составила 1500 тонн, Балтийский завод организовал постройку металлических барж, которые доставлялись в бухту Гольсмана (к осени было построено 14 барж общим

---

[641] Дорога жизни. С. 262.

[642] ЦГА ИПД СПб. Ф. 24. Оп. 2в. Д. 6223. Л. 1.

[643] См. напр. Непокоренный Ленинград // Отв. ред. В.М. Ковальчук. Л., 1974. С. 283-293.

водоизмещением 8400 т.), была проведена дополнительная мобилизация несамоходных малотоннажных судов. Кроме того, Сяськая верфь за период навигации построила и передала флотилии на Ладоге в общей сложности 51 баржу общим водоизмещением 11 935 т, а судовой состав Северо-Западного речного пароходства обеспечил эти баржи буксирами. Из состава пароходства для перевозок использовались 12 пароходов и более 30 барж, пригодных для плавания по каналам и р. Волхов. По постановлению СНК на озеро были отправлены 38 моторных катеров и больше 100 барж и мотоботов Северо-Двинского и Камского бассейнов и ряду других пароходств и структур Наркомата речного флота. Таким образом, в навигацию 1942 г. в перевозках приняло участие свыше 400 различных самоходных и несамоходных судов.

Важность нормального функционирования ладожской коммуникации подчеркнул А.А. Жданов во время своего выступления на заседании бюро горкома о превращении Ленинграда в военный город. Он особенно указал на необходимость регулярности работы коммуникации[644]. Та зависела не только от количества кораблей и судов доставляющих грузы, но и от того, сможет ли противник наносить по трассе регулярные удары. Таким образом, ее работа зависела еще и от военной обстановки под Ленинградом.

К моменту открытия навигации 1942 г. на Ладожском озере немецкий 1-й Воздушный флот снова предпринял ряд ударов по советским коммуникациям на Ладожском озере. Общий замысел немецкого командования вытекал из указаний А. Гитлера, отданных 26 мая 1942 г. Получив данные о готовящейся эвакуации из Ленинграда, он приказал использовать любые возможности, чтобы ее прервать[645]. После этого указания, 1-й Воздушный флот получил приказ нанести удары по портам на Ладожском озере.

К маю 1942 г. в составе 1-го Воздушного флота находились группы трех эскадр, вооруженных бомбардировщиками He-111 и Ju-88 и две группы одной из эскадр пикирующих бомбардировщиков Ju-87[646]. Этими силами противник нанес серию ударов по портам на Ладоге. Вначале немецкие самолеты совершили массированный налет на Кобону, а затем на Осиновец. Из-за противодействия советской ПВО и того, что организовать систематические налеты противник был не в состоянии, эти одиночные удары не достигли никаких существенных результатов. Повреждения от налета на Осиновец 28 мая 1942 г. оказались

---

[644] Ленинград в осаде. С. 88-91.

[645] Bock W., Rodeike P., Prien J., Stemmer G. Die Jagdfliegerverbaende der Deutschen Luftwaffe 1934-1945 bis Teil 9.III. S. 61; KTB OKW 1942. Teil 1 S. 384.

[646] Bock W., Rodeike P., Prien J., Stemmer G. Op. cit. S. 61.

незначительны. Работа железнодорожного узла могла быть восстановлена в течение суток[647]. Потери и разрушения в Кобоне были более значительными, но серьезных потерь удалось избежать и там. Немецкая авиация не смогла помешать ни открытию навигации, ни проведению эвакуации населения Ленинграда. Проведению более длительной кампании по борьбе с судоходством на Ладоге и уничтожению портовой инфраструктуры помешала обстановка на фронте.

Для борьбы с судоходством на Ладоге противник летом 1942 г. начал формировать на Ладожском озере свою флотилию[648]. Первыми прибыли итальянские торпедные катера. В начале августа 1942 г. на Ладогу прибыли паромы «Зибель». Всего флотилия насчитывала до 23 паромов и 9 катеров. Созданная флотилия сильно уступала советским силам на Ладоге. Боевой состав Ладожской военной флотилии к моменту открытия навигации насчитывал два дивизиона канонерских лодок (6 ед.), дивизион сторожевых кораблей (2 ед.) и множество сторожевых катеров[649].

В августе-сентябре 1942 г. итальянцы и немцы несколько раз совершали выходы в акваторию озера. Торпедные катера провели одну торпедную атаку. Немцы провели ряд минных постановок. Никакого существенного влияния на ход перевозок по озеру действия противника не оказали. К октябрю 1942 г. немецкое командование не смогло ни четко сформулировать задачу для флотилии, ни провести достаточную подготовку для того, чтобы получить боеспособное соединение на Ладоге, которое могло бы угрожать снабжению Ленинграда. Уже в сентябре 1942 г. было решено вывести флотилию с озера. Оценка возможностей новых плавсредств со стороны командования противника была негативной. К 10 октября 1942 Зибель-паромы были признаны полностью непригодными для действий на Ладоге[650]. Выходы паромов в октябре 1942 г. проводились с ограниченными целями. Задача по обстрелу маяка на о. Сухо имела характер своеобразной тренировки. Последний выход немецкой флотилии состоялся в конце октября 1942 г. Он завершился боем у острова Сухо[651].

В течение лета 1942 г. 1-й Воздушный флот обладал довольно скромными возможностями для нанесения ударов по портам на Ладоге и караванам судов с грузами. Так, с 1 июля группа истребителей 54-й эскадры численностью 15 самолетов была перебазирована на Карельский перешеек[652]. Они должны были

---

[647] ЦАМО РФ. Ф. 217. Оп. 1221. Д. 597. Л. 201-202.
[648] См. Никитин А.А. Ладога, 1942: Противоборство двух флотилий. С. 53-56
[649] Толокнов С.А. Бой у острова Сухо. С. 36.
[650] NARA. T. 312. R. 1696. Fr. 192.
[651] См. Толокнов С.А. Указ. соч. С. 64-82; Никитин А.А. Указ. соч. С. 88-99.
[652] Bock W., Prien J., Rodeike P., Stemmer G. Op. cit. S. 64

прикрывать Зибель-паромы и действовать как истребители-бомбардировщики над Ладогой. Истребители-бомбардировщики этой группы нанесли ряд ударов по Кобоне в августе 1942 г. Несмотря на ряд потопленных судов, эти налеты не оказали серьезного воздействия на ход перевозок. Немецкое командование не смогло выделить более значительные силы для этого. Так, 27 августа 1942 г. удар по Кобоне нанесли два немецких истребителя[653]. Обстановка на фронте под Ленинградом и начавшаяся в августе 1942 г. очередная попытка прорыва блокады заставляла задействовать всю наличную авиацию для поддержки сухопутных войск.

Таким образом, все попытки командования противника организовать на Ладоге боеспособную флотилию провалились. Сравнительно небольшой наряд сил авиации, выделенный для ее прикрытия и для ударов по кораблям и портам на Ладоге, не позволял серьезно мешать процессу снабжения Ленинграда. Это привело к тому, что противник летом 1942 г. не имел ни единого шанса серьезно осложнить или прервать доставку грузов в Ленинград. Всего к 31 августа в Ленинград было доставлено более 500 тыс. т грузов и более 160 тыс. человек пополнения. Эвакуация была проведена в запланированном объеме, к концу августа Ладожское озеро пересекли более 390 тыс. человек[654].

В самом конце Синявинской операции немецкое командование вернулось к попыткам помешать работе водной трассы. 8 октября командование 11-й армии отдало приказ, согласно которому 1-й Воздушный флот после уничтожения плацдарма у Дубровки, должен был сосредоточить основные усилия на ударах по Ладожской трассе [655]. 9 октября штаб флота ответил, что его части связаны действиями на других участках. Кроме этого, 6 октября было принято решение усилить VIII авиакорпус, действующий под Сталинградом, за счет 1-го Воздушного флота. Из его состава предполагалось перебросить под Сталинград части двух бомбардировочных эскадр[656]. К этому моменту противник оценивал масштаб суточного грузооборота Ладожской трассы примерно в 3000-6000 тонн[657] и сделал вывод, что его возрастание связано с созданием запасов в Ленинграде на случай зимы. Вплоть до 18 октября силы немецкой авиации были прочно заняты обеспечением действий 16-й армии южнее оз. Ильмень. Из-за этого налеты начались сравнительно поздно, в конце октября 1942 г.

---

[653] Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на Балтийском море и Ладожском озере. Вып. 3. Ч. 1 : С 16 мая по 31августа 1942 г. М., 1947. С. 421.

[654] Там же. С. 398.

[655] NARA. T. 312. R. 1696. Fr. 192.

[656] KTB OKW. 1942 Teil 2. S. 800

[657] NARA. T. 312. R. 1696. 215-217.

С 28 октября авиация 1-го Воздушного флота начала серию ударов по кораблям на Ладоге. Немецкие летчики охотились за судами на озере и бомбили порты на Ладоге. Часть ударов осуществлялась истребителями-бомбардировщиками Ме-109[658]. Затем, к ним подключили пикировщики Ju-87. По портам в ноябре 1941 г. начали наносить удары бомбардировщики Не-111. Немцы продолжали налеты вплоть до 10 ноября. Затем, на некоторое время, бомбежки прекратились. В последней декаде ноября они возобновились, но гораздо меньшими силами, группами по 3-5 машин.

Сочетание погодных условий и налетов немецкой авиации привело к резкому снижению объема перевозок уже к концу первой декады ноября 1942 г.[659]. Сначала из-за угрозы уничтожения тихоходных барж было решено проводить суда только ночью, позже из-за погодных условий от их эксплуатации на озере пришлось отказаться. Поэтому количество грузов, доставленных в ноябре 1942 г. на западный берег Ладоги, снизилось. Следует отметить, что В.М. Ковальчук не упоминает о шторме и его последствиях в своей работе[660].

Военный Совет фронта оказался крайне недоволен сложившимся положением и потребовал не прекращать перевозки по озеру. Пока имелась возможность, крупные корабли флотилии доставляли грузы на западный берег. В сложившейся с ноября 1942 г. ситуации, для того чтобы обеспечить бесперебойное снабжение Ленинграда требовалось прорвать блокаду в ближайшее время.

Тем не менее, все попытки противника помешать работе Ладожской военной флотилии потерпели неудачу. Для этого было немало причин. Боевой состав советской флотилии, в целом, отвечал задачам захвата господства на озере. И советское командование им обладало. Воздушное прикрытие трассы, однако, было достаточно слабым с точки зрения используемой материальной части. Истребительная авиация КБФ продолжала использовать такие машины, как И-15бис и английские истребители «Hurricane». Они уже совершенно не отвечали реалиям воздушной войны лета-осени 1942 г. в силу малой скорости полета, низкой скороподъемности и т.д. У немецкого командования в силу складывающейся на фронте обстановки не было возможности сконцентрировать усилия ударной авиации для нарушения коммуникаций Ленинграда.

В целом, вовремя предпринятые меры по строительству портовой инфраструктуры и усилению судового состава на

---

[658] NARA. T. 312. R. 581. Fr. 8199710.
[659] ЦГА ИПД СПб. Ф. 24. Оп. 2б Д. 1336. Л. 42.
[660] Ковальчук В.М. Указ соч. С. 264.

Ладожском озере дали значительный эффект[661]. За период навигации на западный берег Ладоги было перевезено около 705 тыс. т грузов, из которых около 325 тыс. т составляло продовольствие. Было эвакуировано более 448 тыс. человек[662]. На 1 октября 1942 г. в Ленинграде имелось более 55 тыс. т муки и около 12 тыс. т крупы. Эти данные свидетельствуют, что навигация лета-осени 1942 г. оказалась успешной. Ключевую роль в доставке грузов сыграли баржи, а для проведения эвакуации незаменимыми оказались тендеры. Большая часть этих судов была построена при подготовке к навигации. Следует признать, что все меры по подготовке были приняты вовремя и сыграли свою роль.

Противник смог несколько затруднить условия плавания, но сорвать перевозку грузов ему не удалось. По оценкам отечественных исследователей, потери грузов в период навигации на Ладоге в 1942 г. составили всего 0,3 %[663]. Потери продовольственных грузов составили всего 555 т[664], угля и мазута на потопленных и погибших баржах - 1461 и 1000 т соответственно[665]. Сравнение потерь судового состава за 1942 г. дает представление о роли погоды. Общие потери за 1942 г. составили 55 судов, из них 15 самоходных и 40 несамоходных[666]. Немецкая авиация в ноябре 1942 г. смогла потопить пять барж и два буксира[667]. Неустойчивая погода на озере продолжала вызывать серьезные затруднения для судоходства. Именно она приводила к наиболее серьезным потерям. Только за одну ночь ноября 1942 г. шторм выбросил на мель сразу 12 барж[668]. Основные потери несамоходных судов произошли именно из-за погодных условий. Только за период сентября-ноября 1942 г. из-за погоды было потеряно сразу 19 таких судов[669]. В итоге, потери судового состава оказались даже несколько выше, чем осенью 1941 г.

Если вспомнить слова А.А. Жданова, сказанные им во время выступления на заседании бюро горкома, то противник не смог организовать борьбу против коммуникации по Ладоге. Она функционировала без серьезных помех с его стороны до ноября 1942 г. Во многом, это было следствием действий войск Ленинградского и Волховского фронтов. За счет того, что им

---

[661] Подр. см. Магистрали бесстрашных. С. 115-118; Ладожская… С. 65, 69-72.
[662] Боевая деятельность Ладожской военной флотилии в Великой Отечественной войне (1941-1944 гг.). С. 71, 72.
[663] Боевая летопись ВМФ. 1941-1942 гг. М., 1992. С. 237
[664] ЦГА ИПД СПб. Ф. 24. Оп. 2б. Д. 1336. Л. 24.
[665] ЦГА СПБ. Ф.2141. Оп. 39. Д. 10. Л 141.
[666] Там же. Л. 140.
[667] см. Советский речной транспорт С.145.
[668] Там же. С. 148-149.
[669] ЦГА СПБ. Ф.2141. Оп. 39. Д. 10. Л. 140-141.

удалось оттянуть на себя силы немецкой авиации, противник не смог создать серьезных помех и работе железной дороги.

Доставка грузов с берега Ладожского озера в город также шла достаточно равномерно. Срывов работы Ленинград-Финляндского отделения больше не наблюдалось[670]. Продовольственные поезда ходили т.н. полного веса или их вес даже превышал норматив (вместо 1200 т до 1300-1400 т). Склады на берегу Ладоги более оперативно осуществляли перевалку грузов[671]. Кроме того, в отличие от зимы 1941-1942 гг. были созданы условия и по доставке грузов потребителям в городе. Ленинградские авторемонтные заводы смогли обеспечить ремонт машин после зимы 1942 г. К 1 сентября 1942 г. списочный состав автомобилей в осажденном Ленинграде насчитывал 5511 машин из них 2394 грузовых и 851 газогенераторных. С конца весны 1942 г. количество грузов, перевозимых на автомобилях, постоянно возрастало. Количество машин, которые выпускали ежедневно на линию было ограничено только количеством выделяемого топлива[672]. Кроме того, в городе с марта 1942 г. возобновилось движение грузовых трамваев[673].

Негативные моменты в работе этого пути сообщения блокадного Ленинграда заключались в следующем. Проверка Военной прокуратуры выявила серьезные проблемы с дисциплиной на кораблях Северо-Западного речного пароходства. Целый комплекс трудностей был связан с дисциплиной экипажей судов на Ладоге. Было отмечено большое количество случаев пьянства среди личного состава кораблей и судов. Несколько капитанов пошли под трибунал за пьяные выходки, серьезно задержавшие выход судов с грузом, или приведшие к авариям[674].

Эта же проверка выявила значительные простои судов под погрузкой и выгрузкой. Только в июне 1942 г. по всем пристаням было учтено 707 случаев простоя судов с суммарным временем в 7 294 часа. В Осиновецком порту суммарное время 500 простоев судов за июнь-июль составило 12 698 ч. Из-за этого сильно падал объем грузооборота. Авторы справки подсчитали, что для обработки 514 судов было потрачено 29 303 судо-часа, а по норме на это требовалось 10 607 часов. Однако, простои были следствием объективных трудностей. На работу водной трассы серьезное влияние оказывала погода, из-за чего периодически в графике перевозок начинались сбои. В данном случае, это был объективный

---

[670] ЦГА ИПД СПб. Ф. 25. Оп. 14. Д. 39. Л. 8.
[671] ЦГА ИПД СПб. Ф. 24. Оп. 2в. Д. 6224. Л. 246.
[672] ЦГА ИПД СПб. Ф. 24. Оп. 2в. Д. 5780. Л. 9, 11, 26.
[673] Ленинградский трамвай. 1941-1945 //Сост. М.Н. Величенко с др. СПб., 1995. С. 120.
[674] ЦГА ИПД СПб. Ф. 24. Оп. 2в. Д. 5890. Л. 160-163.

фактор. Тем не менее, массовая эвакуация была проведена, и коммуникация продолжала функционировать, несмотря на погодные условия и недостатки организации.

Одной из наиболее серьезных проблем оставался учет грузов. Очередная проверка Военной прокуратуры, проведенная в июне 1942 г. на Ленинград-Финляндском отделении, выявила значительные недостачи грузов[675]. При формальном соответствии мест погрузки информации из накладных выяснялось, что недостача по грузу только одного вагона могла составить до нескольких тонн. Судя по всему, расхищение продовольственных грузов шло на перевалке и на стадии оформления документов и пломбировании вагонов.

Если с доставкой продовольственных грузов дело обстояло более благополучно, то постоянным проблемным участком оставались топливные поезда. С конца весны 1942 г. начались проблемы с доставкой топлива в город[676]. План их погрузки не выполнялся систематически. Это вызывало простои подвижного состава и неравномерность доставки топлива потребителям. Невыполнение плана погрузки было вызвано объективными обстоятельствами. Так, на лесозаготовках не было достаточного количества транспорта для того, чтобы доставлять дрова к местам погрузки. В целом, самой большой трудностью оставалось обеспечение города топливом. Доставка угля в город шла неравномерно[677]. В приказе Наркома угольной промышленности И. Курмашева от 4 мая 1942 г. подчеркивалось, что план отгрузки угля для Ленинграда сорван по вине двух контор Главуглесбыта.

Многие трудности были следствием организационных решений. Уголь не считался грузом первой очереди, перевалка угля шла вручную, и доставка могла задерживаться. До мая 1942 г. в город поступило около 20 тыс. т угля. За июнь и июль 1942 г. на западный берег озера было перевезено около 18 тыс. т. угля. Этого было недостаточно. П.С. Попков отправил А.А. Жданову письмо, где прямо говорил о катастрофическом положении на предприятиях Треста хлебопечения в связи с нехваткой угля. В августе 1942 г. уже уполномоченный Госплана СНК СССР обращаясь к П.С. Попкову, настаивал на резком увеличении доставки угля через озеро. Притом, указанные им цифры доставки (около 100 тыс. т) требовались только чтобы покрыть расход за два месяца. В итоге, было принято постановление ВС фронта о механизации разгрузки угля. Однако топливная проблема оставалась очень острой и в последующем. Об этом свидетельствует Постановление бюро

---

[675] ЦГА ИПД СПб. Ф. 24. Оп. 2в. Д. 5909. Л. 105-106.
[676] ЦГА ИПД СПб. Ф. 24. Оп. 2в. Д. 6096. Л. 34.
[677] ЦГА СПБ. Ф. 7384. Оп. 3. Д. 41. Л. 103.

Горкома от 18 ноября 1942 г. о создании аварийного запаса на электростанциях в Ленинграде[678]. В нем говорилось, что постановление о создании аварийных запасов не выполнено, а сами электростанции продолжают получать топливо «с колес». Там же говорилось о плохой работе торфопредприятий.

За первое полугодие в город доставили 709,2 т автомобильного бензина[679]. Этого бензина едва хватало для обеспечения имеющегося автотранспорта. Строительство нефтепровода по дну Ладожского озера позволило доставлять на окруженную территорию авиабензин. Однако, и в дальнейшем, поставки жидкого топлива были явно недостаточными.

Перелом в борьбе за сообщения Ленинграда наступал постепенно. Освобождение Тихвина войсками 4-й армии было первым этапом этого перелома. После того, как противник начал отступление к р. Волхов, этот перелом случился окончательно. Однако работа путей сообщения города и фронта в этот момент еще серьезно затруднялась рядом существенных моментов. Например, самым проблемным участком путей сообщения на долгое время стал участок железной дороги от Финляндского вокзала до Ладожского озера. Пока не были приняты меры по развитию путевого хозяйства, не налажено водоснабжение паровозов и обеспечение их топливом, своевременная доставка грузов в Ленинград была невозможна. Только с второй половины февраля 1942 г. по конец года советскому руководству удалось добиться перелома в ходе снабжения города. Это можно доказать, как данными по объемам перевозок, так и донесениями о работе складов на берегу Ладоги и показателями обеспеченности войск фронта[680]. Проведенная организационная работа и эвакуация населения из города позволили создать условия для того, чтобы, войска и население блокированного города имели возможность продержаться некоторое время без подвоза извне. Строительство трубопровода по дну озера позволило доставлять топливо, минуя сложную систему перевалки грузов. Прокладка силового кабеля позволяли добиться определенного улучшения в энергообеспечении города.

Благодаря этим мерам, в течение лета-осени 1942 г. удалось добиться определенной регулярности в работе трассы через Ладогу. Благодаря этому положение города серьезно улучшилось. За счет действующей коммуникации через Ладожское озеро Ленинградский фронт получил пополнения, были пополнены запасы боеприпасов.

---

[678] ЦГА ИПД СПб. Ф. 25. Оп. 2а. Д. 210. Л. 7.

[679] Там же. Л. 125.

[680] ЦГА ИПД СПб. Ф. 24. Оп. 2б. Д. 1336. Л. 38; ЦГА ИПД СПб. Ф. 24. Оп. 2 в. Д. 6223. Л. 1, 84, 85; ЦГА ИПД СПб. Там же. Д. 6224. Л. 235.

К концу года войска фронта имели возможность принять участие в крупной наступательной операции. Боевые действия на озере показали, что противнику не удалось создать на нем боеспособное соединение, которое могло бы серьезно угрожать водным путям сообщения Ленинграда.

Улучшение работы путей сообщения стало возможным также благодаря тому, что командование противника не смогло выделить значительных сил для нанесения ударов по узловым пунктам коммуникаций. Наступательные операции войск Красной армии под Ленинградом постоянно держали вражеское командование в напряжении. Они заставляли его постоянно отвлекать силы от ударов по советским коммуникациям или осуществлению отдельных наступательных операций. Осуществление попытки прорыва блокады играло здесь двойную роль. С одной стороны, это было упреждение противника и перехват инициативы, с другой – это снова заставляло его концентрировать ресурсы на выполнении определенных тактических задач и отказываться от осуществления штурма Ленинграда.

Само осуществление наступательных операций демонстрировало, что советское руководство регулярно переоценивало свои силы и возможности. Особенно ярко это проявилось в ходе наступления зимы 1941-1942 гг. Возвращение к идее выполнения более локальной задачи, прорыва блокады в Южном Приладожье оказалось наиболее обоснованным решением. В свою очередь, эта локальная задача обеспечивала восстановление прямой связи Ленинграда с тылом за страны за счет. освобождения Шлиссельбурга, и участка Ладожских каналов. В случае успеха и прорыва блокады появлялась возможность вновь приступить к строительству обвода Мгинского железнодорожного узла. Такая постановка задач в сочетании с осуществлением планомерной работы по поддержанию нормального функционирования путей сообщения показывали, в той или иной степени работа и органов военного управления, и Военного Совета так или иначе нормализовались.

Сохранение возможности использовать коммуникацию по Ладожскому озеру также явилось серьезным достижением советского руководства. Основную роль в этом сыграли действия войск Ленинградского и Волховского фронтов. Несмотря на ряд неудач, они сорвали планы противника и не дали ему возможности осуществить планируемую наступательную операцию или организовать серию ударов по коммуникациям Ленинграда.

Глава 3.
Операция по прорыву блокады и дальнейшая борьба за пути сообщения

После отказа от плана по взятию Ленинграда. немецкое командование готовилось к проведению трех наступательных операций[681]. Они являлись частью общего плана наступления с целью создать плотное кольцо окружения вокруг Ленинграда. Постепенно дело шло к тому, что и для их осуществления может не хватить сил. Изменение ситуации было связано с тем, что штаб 11-й армии вынужден был покинуть участок фронта под Ленинградом. Его перекидывали на южный фланг Группы армий «Север», в стык с Группой армий «Центр», для проведения наступательной операции на флангах двух групп армий. Целью этой операции был захват города Торопец. Для ее проведения из-под Ленинграда и с участка 18-й армии снималась часть сил. После вывода штаба 11-й армии 18-я армия снова получила под свою ответственность весь участок у Ленинграда. Непосредственно под Ленинградом находились силы трех армейских корпусов. Еще три армейских корпуса и III полевой корпус Люфваффе были развернуты вдоль восточного фланга армии.

Наступление под Ленинградом, судя по всему, не планировалось заранее советским руководством. Д. Гланц отмечает, что на Северо-Западном направлении в ноябре 1942 г. предполагалось провести операции по окружению и уничтожению Демянской группировки противника.[682]. Можно сделать вывод, что решения о проведении операции по прорыву блокады были приняты на волне успеха под Сталинградом. На положение ГА «Север» в этот момент оказало значительное влияние, начавшееся 28 ноября 1942 г. наступление двух армий Северо-Западного фронта с целью перерезать коридор снабжения Демянской группировки[683]. В результате, для советского командования под Ленинградом сложилась довольно выгодная оперативная обстановка. У противника не было резервов и в случае советского наступления шанс на прорыв блокады становился вполне реальным. Притом, план операции по прорыву блокады был подвергнут доработке. На это указывают следующие свидетельства. Известно, что 18 ноября, Л.А. Говоров представил в Ставку доклад, где выдвинул на утверждение Ставки планы двух операций. Одна из них носила

---

[681] NARA. T. 314. R. 828. Fr. 751.
[682] Glanz D. After Stalingrad. The Red Army's Winter Offensive. 1942-1943. 2011. P. 94-95.
[683] о действиях 1-й Ударной армии см. Бердников Г.И. Первая Ударная. М., 1985. С. 120-121.

название Шлиссельбургская[684]. При ближайшем рассмотрении план этой операции в значительной мере является повторением планов ноября 1941 г. Основные изменения касались распределения сил Ленинградского фронта и того, что теперь сразу предлагалось наносить удар на широком фронте, не концентрируя усилия только на Шлиссельбурге или на действиях с Невского «пятачка». Поэтому самые существенные отличия предлагаемого плана от более ранних касались наряда выделяемых сил и наличия ресурсов. Следует отметить, что операция не предусматривала освобождения ст. Мга. Она проводилась с целью того, чтобы на освобожденной территории можно было построить новую железнодорожную трассу вдоль Ладожского канала. Таким образом, снова актуальным оказывался план строительства обвода Мгинского железнодорожного узла.

22 ноября Военный Совет ЛФ представил в Ставку еще один доклад с о плане боевых действий на зиму 1943 г., где дополнительно обосновал возможность прорыва блокады[685]. Последним пунктом в докладе следует «разрешение представить план Шлиссельбургской операции». Видимо, в Ставке ВГК решили, что у этой операции есть определенные перспективы. 29 и 30 ноября К.А. Мерецков и Л.А. Говоров отмечены среди посетителей кабинета И.С. Сталина. Таким образом, на этом этапе могла состояться выработка общего решения на проведение операции[686]. По итогам, 2 декабря появилась очередная директива Ставки ВГК которая и утвердила план наступательной операции для Ленинградского и Волховского фронтов.

В последующие дни, судя по посетителям кабинета И.С. Сталина решались вопросы проведения операций зимой 1941-1943 гг. 7 и 8 декабря в его кабинете побывали К.Е. Ворошилов и Г.К. Жуков 8 декабря в своей очередной директиве Ставка ВГК конкретизировала задачи для войск двух фронтов. Судя по заголовку, теперь речь уже шла о последовательном проведении двух наступательных операций. Одна из них имела основную задачу в виде прорыва блокады (в директиве было сказано – «разбить»). Вторая называлась «Мгинской» и ее замысел заключался в разгроме противника в районе Мги и очищении от противника Кировской железной дороги с выходом на линию населенных пунктов юго-восточнее ст. Мга[687]. Таким образом, задача для войск двух фронтов была расширена. Вместе с планировавшимся наступлением Северо-Западного фронта

---

[684] Русский архив: Великая Отечественная: Ставка ВГК. Документы и материалы. 1942 год. Т. 16 (5— 2). С. 560-561.
[685] Там же. С. 563-564.
[686] На приеме у И.С. Сталина. С. 398.
[687] Ставка ВГК. С. 464; блокада С. 127, С. 128

успешное осуществление обоих этапов привело бы разгрому основных сил ГА «Север».

Коммуникации Ленинграда на зимний период 1942-1943 гг. планировалось строить следующим образом. Вопросы организации ледовой дороги стали прорабатываться еще с конца лета 1942 г[688]. Сроки открытия, наряд сил и тд были определены соответствующим постановлением Военного Совета ЛФ и утверждены ГКО.

Одновременно, ленинградское руководство решило осуществить еще один масштабный и довольно смелый план. Было решено построить железную дорогу прямо по льду Ладожского озера. В воспоминаниях В.П. Ковалева авторство идеи приписано начальнику УВВР-2 И.Г. Зубкову[689]. В отчете о строительстве трассы прямо утверждается, что идею создания такой дороги выдвинул А.А. Жданов[690]. В.М. Ковальчук не упоминает, что идея принадлежала А.А. Жданову. На подготовительном этапе, который начался еще в августе 1942 г., после введения в эксплуатацию паромной железнодорожной переправы, была развернута разработка проекта дороги. Всего было подготовлено два основных проекта[691]. Один из них составила группа специалистов «Военвостпроекта», которую возглавлял Н.Я. Кулаго на Ленинградском фронте. Распоряжение о проектировании было отдано руководством УВВР-2 в сентябре 1942 г[692]. Другой был подготовлен Октябрьской железной дорогой. По итогам обсуждения, был принят проект группы под руководством Н.Я. Кулаго. 21 ноября 1942 г. ГКО приняло постановление, где утверждалось предложение Военного Совета Ленинградского фронта и Наркомата путей сообщения о строительстве железнодорожной переправы через Ладожское озеро[693].

Следует признать, что проект был крайне рискованным. Об этом в своей работе упомянул В.М. Ковальчук, сославшись на рассказ начальнику Дорожного управления ЛФ В.Г. Монахова. Видимо, эту степень риска понимали ив Главном Управлении Военно-восстановительных работ. В.М. Ковальчук приводит информацию о докладе-справке начальника этого управления для наркома НКПС А.В. Хрулева. В этом документе предлагалось сделать основной дорогой узкоколейную.

Для строительства такого сложного сооружения остро не хватало рабочей силы. Рискованность строительства подтверждал факт отрыв льда во время шторма 7 декабря оторвало кромку льда

---

[688] Ковальчук В.М. Указ. соч. С. 292.
[689] Ковалев В.П. Огненные километры //Операция «Искра». Л., 1973. С. 598.
[690] ЦГА СПБ. Ф. 9644. Оп. 4. Д. 35. Л. 35.
[691] Часть пояснительный записки к принятому проекту была опубликована в Ленинград в осаде. С. 246-248.
[692] ЦГА НТД Ф. 244. Оп. 1-1. Д. 97. Л. 41.
[693] см. Оборона Ленинграда. 1941-1945 гг. Документы и материалы. М., 2019. С. 283

в районе забойки свай. В результате, унесло 252 сваи[694]. Тем не менее, постройка продолжалась, хотя и медленнее, чем это планировалось. Для производства работ такого масштаба не хватало рабочей силы. На строительство дороги пришлось бросить практически весь наличный состав УВВР-2 и мобилизованных в Ленинграде. В результате, в случае прорыва блокады возникала ситуация, что обеспечивать строительство новой трассы или восстановление путей на освобожденной территории будет возможно только за счет отказа от строительства дороги через озеро.

Уникальность ситуации осени 1942 г. состояла в том, что до этого большинство планов восстановления или строительства железной дороги и других путей сообщения или коммуникаций принимались уже прямо по ходу ведения той или иной операции. Здесь получалось, что строительство железной дороги через озеро дублировало военные планы. Более того, получалось Шлиссельбургская операция, в первую очередь, обеспечивала безопасность строящейся дороги через Ладожское озеро и уже существующей трассы по льду.

Осуществление имеющихся планов по восстановлению линии железной дороги от Мги к Ленинграду могло состояться только в случае успешного завершения второй операции. Единственным планом, который мог обеспечить создание новой коммуникационной линии на освобожденной территории в случае удачного завершения Шлиссельбургской операции, мог быть только план строительства обвода Мгинского железнодорожного узла.

К концу 1942 г. противник ожидал очередной попытки прорыва блокады в Южном Приладожье. Немецкие наблюдатели обнаружили факт работ на льду, но приняли его за строительство укрепленной полосы для обороны ледовой трассы[695]. Их авиация несколько раз наносила удары по отдельным участкам строительства. Однако, серьезных попыток как-то помешать работе Ладожской трассы и ходу строительства предпринято не было.

Общий ход операции по прорыву блокады хорошо изучен историками[696]. Следует отметить ряд важных моментов, обусловивших успех проведения операции. Так, войскам 67-й армии удалось не только форсировать Неву, но и сразу же захватить довольно значительный плацдарм. Только во второй половине дня 12 января в штабе XXVI армейского корпуса узнали о положении

---

[694] ЦГА СПБ. 9644. Оп. 4. Д. 35. Л. 16.
[695] NARA. T. 314. R. 760. Fr. 199.
[696] Крупица К.К Боевые действия 2-й Ударной армии // Прорыв блокады Ленинграда: январь 1943. Боевые действия 2-й Ударной армии. СПб., 1994; Ярхунов В.М. Через Неву: 67-я армия в боях по прорыву блокады Ленинграда. М., 1960; Forczyk R. Leningrad 1941-44. The epic siege. Oxford, 2009.

на берегу Невы. Из 170-й пехотной дивизии им передали, что южнее Марьино русские захватили плацдарм шириной около 3 км[697].

Войскам 2-й Ударной армии удалось прорвать оборону противника в районе опорного пункта роща «Круглая». В ходе боя удалось занять и часть самого опорного пункта[698]. Командование противника не оценило опасности сложившегося положения. Днем, командир XXVI корпуса докладывал в штаб 18-й армии, что главный удар был нанесен против его 1-й пехотной дивизии. Это была серьезная ошибка[699]. Далее, описывая общую ситуацию, штаб XXVI армейского корпуса около 16 ч доложил в штаб 18-й армии, что положение на дороге Гонтовая Липка и Синявино восстановлено.

Тот факт, что оборона была прорвана на участке севернее рощи «Круглой, ускользнул от внимания офицеров противника В результате, командование противника не смогло организовать перегруппировку сил и контрудар. В то же время на ряде участков войска двух советских фронтов потерпели серьезные неудачи. Провалом кончилось наступление 45-й гвардейской стрелковой дивизии с Невского «пятачка»[700]. Форсирование Невы у Шлиссельбурга силами 86-й стрелковой дивизии привело к тяжелым потерям[701]. Бойцы дивизии смогли выйти на левый берег только после успеха соседа, 136-й стрелковой дивизии. Войска 2-й Ударной армии в течение нескольких дней не могли взять ряд немецких опорных пунктов[702].

К сожалению, вспомогательный удар 8-й армии не сыграл своей роли. 1-я пехотная дивизия отбила все советские атаки[703]. В последующие дни прорвать оборону немцев у железной дороги Мга-Волховстрой также не удалось. Здесь командование противника сочло свое положение достаточно прочным и использовало части 1-й пехотной дивизии для того, чтобы попытаться несколько выправить положение на участке ее соседа.

13-14 января боевые действия отличались невероятной ожесточенностью. Противнику удалось организовать ряд контратак. В ходе боя 13 января немцам удалось серьезно потеснить части 268-й стрелковой дивизии 67-й армии[704]. В ходе боя

---

[697] NARA. T. 315. R. 761. Fr. 32.
[698] NARA. T. 315. R. 1706. Fr. 991-992.
[699] NARA. T. 312. R. 856. Fr. 9023221.
[700] Суходымцев О.А. Невский «пятачок» в операции «Искра» // Плацдарм Невский «пятачок» 1941-1943 гг. СПб., 2018 С. 316-318.
[701] Овсянников Ю.А. Дорога в 500 дней. СПб., 2019. С. 260.
[702] Крупица К.К Боевые действия 2-й Ударной армии // Прорыв блокады Ленинграда: январь 1943. Боевые действия 2-й Ударной армии. СПб., 1994. С. 28-29.
[703] ЦАМО РФ. Ф. 204. Оп. 89. Д, 1535. Л. 23; Морозов Д.А. О них не упоминалось в сводках. М., 1965. С. 139-140; NARA. T.315. R. 8. Fr. 748; Richter W. Die 1. (ostpreussische) Infanterie-Divivsion. S. 93-96.
[704] Pohlman H. Geschichte der 96. Infanterie Division. S. 181.NARA. T. 314. R. 761. Fr. 621; Борщев С.Н. От Невы до Эльбы. Л. 1973. С. 172; ЦАМО. Ф. 1559. Оп. 1. Л. 9 (об).

дивизия понесла значительные потери и более оказалась не в состоянии выполнять свою задачу.

Л.А. Говорову и командованию 67-й армии пришлось в срочном порядке буквально спасать ситуацию и вводить в бой соединения из второго эшелона. 2-я Ударная армия, тем временем, также вела очень тяжелые бои.

В ходе боевых действий 136-я стрелковая дивизия 67-й армии смогла выйти к Рабочему поселку №5. Ей навстречу наступали части 18-й стрелковой дивизии 2-й Ударной армии. К 15 января 1943 г. прорыв блокады был уже предрешен. Несмотря на переброску в Южное Приладожье частей 61-й пехотной дивизии, немцы были не в состоянии удержать Шлиссельбург[705]. Часть сил 227-й пехотной дивизии и приданные ей части были окружены на южном побережье Ладоги. Только удержание Рабочего поселка №5 позволяло надеяться, что эти подразделения смогут отойти к Синявинским высотам. В этот день К.А. Мерецков в своем докладе в Ставку ВГК представил новый план действий. Его выполнение должно было привести к уничтожению Синявинской группировки врага, разгрому противника в районе Мги и очищению Кировской железной дороги[706].

Сначала штаб Мерецкова планировал осуществить соединение с войсками Ленинградского фронта в районе Рабочего поселка №5 и завершить уничтожение противника в районе Синявино и овладеть им. На втором этапе ударная группировка фронта должна была разгромить Мгинскую группировку противника и в итоге выйти на фронт Войтолово, Сиголово, Вороново. В дальнейшем, планировалось провести операцию по овладению районом Тосно, Шапки. Первый этап операции предполагалось провести с 15 по 20 января. Его итогом должен был стать выход советских войск на фронт совхоз «Торфяник», отметка 38,3, отметка 25,7, Гайтолово. На этом рубеже войска должны были закрепиться и далее выйти на исходные позиции для занятия Мги. Эти позиции планировались в районе болото Большое, поселок Михайловский, Тортолово. Основную роль на первом этапе играли войска 2-й Ударной армии. Затем, после выхода на рубеж Торфяник, Гайтолово к операции должна была подключиться 8-я армия. Для выполнения этой задачи предназначались 12 стрелковых дивизий и 4 стрелковые бригады. В резерв фронта выводились 327-я и 372-я стрелковые дивизии. Следующий этап должен был быть выполнен за период с 21 по 24 января. 2-я Ударная армия должна была обойти пос. Мга с северо-запада. Для этого выделялись 13 стрелковых дивизий, из них две фронт получал из резерва Ставки. Кроме этого, в случае удачного

---

[705] см. Pohlmann H. Wolchow. 900 Tage Kampf um Leningrad. 1941-1944. S. 83.
[706] Блокада Ленинграда… С.554-556.

развития операции, 54-я армия должна была нанести вспомогательный удар. В случае успеха этого плана, отпадала бы надобность в продолжении строительства железной дороги через Ладожское озеро. Также, были бы задействованы уже существующие проекты восстановления железной дороги от ст. Мги до ст. Саперная или от ст. Назия до ст. Саперная.

К сожалению, выполнение поставленных перед войсками задач столкнулось с рядом серьезных трудностей. Блокаду удалось прорвать утром 18 января. Войска двух фронтов пробили узкий коридор навстречу друг другу. К 19 января они в значительной мере исчерпали возможности для дальнейшего наступления из-за больших потерь и значительного расхода боеприпасов. В 67-й армии, по неполным данным, в итоге попавшим в журнал боевых действий фронта, потери с 12 по 19 января составили 5084 человека убитыми, 16 561 раненными и 2582 человека без вести пропавшими., всего 24 227 человека. Общие потери 2-й ударной армии со всеми ее частями усиления с 10 по 20 января составили почти 43 тыс. человек[707]. Таким образом, прорыв блокады Ленинграда обошелся почти в 70 000 убитых, раненных, пропавших без вести и заболевших бойцов и командиров трех армий из состава двух фронтов. К сожалению, потери противника не только были меньше, но и часть его соединений сохранила боеспособность. Общее положение ГА «Север» стало несколько более прочным. К 18 января боевые действий у Рамушевского коридора закончились. Командование ГА «Север» разрешило переброску сил из состава 16-й армии под Ленинград. Вдобавок, сам командующий 18-й армией затеял ряд перегруппировок за счет чего серьезно укрепил оборону своих частей южнее Ладожского озера.

Последующие бои оказались неудачными для советских войск. Войска 2-й Ударной армии не смогли захватить Синявинские высоты. Синявинские высоты прочно удерживались частями XXVI армейского корпуса. Также неудачно закончились и действия 67-й армии. Ее соединения так и не смогли взять Городокский узел сопротивления и выйти на рубеж р. Мойка. В сложившейся ситуации советское руководство решило, что следует заняться строительством новой железнодорожной ветки, а не ждать постройки дороги через Ладогу, или дальнейших успехов войск[708]. Притом, решение о строительстве железной дороги именно на освобожденной территории было решением, принятым именно в Москве. Даже после того, как было получено донесение о прорыве блокады А.А. Жданов продолжал требовать продолжения строительства железной дороги через озеро. Железнодорожные

---

[707] ЦАМО РФ. Ф. 309. Оп. 4073. Д. 247. Л. 221 (об).

[708] Строительство дороги подробно описано в Ковальчук В.М. Дорога Победы осажденного Ленинграда. С. 55-60.

формирования должны были закончить работу к 30 января. Командный состав 11-й железнодорожной бригады, участвовавший в постройке, вечером 18 января собирался на совещание, где должно было обсуждаться выполнение этого решения[709]. Только после получения постановления ГКО, строительство дороги через Ладогу было свернуто. В течение 12-18 января, войскам Красной армии удалось добиться серьезного успеха. Прорыв блокады позволил наладить железнодорожное сообщение с тылом страны. Чтобы сделать эксплуатацию этой коммуникации относительно безопасным следовало хотя бы взять Синявинские высоты и выйти на рубеж р. Мойка.

Попытки освобождения линии железной дороги на ст. Мга в феврале-августе 1943 г.

1 февраля Ставка ВГК издала директиву, согласно которой советским войскам под Ленинградом следовало выполнить ряд задач[710]. Теперь к наступлению предполагалось привлечь часть ранее не задействованных сил. Это были 54-я армия Волховского фронта и 55-я армия Ленинградского фронта. Их задача заключалась в ударах по флангам Мгинской группировки противника. Одновременно, Ставка ставила задачу перерезать железную дорогу около Любани. Следует сразу заметить, что в пунктах директивы ничего не было сказано про окружение войск противника севернее Тосно. Хотя сама идея ударов по флангам подразумевала это.

Войска 55-й армии наносили удар из района Красного Бора в тыл Группы «Хильперта». Им предстояло прорвать оборону L армейского корпуса и наступать в направлении разъезда Горы у ст. Мга[711].

Наступление 54-й и 55-й армии началось 10 февраля 1943 г. 55-я армия смогла в первый же день прорвать оборону противника и захватить большую часть поселка Красный Бор. Это был крупный успех, обеспеченный действиями 63-й гвардейской стрелковой дивизии. Им удалось смять оборону испанской дивизии[712] Развить успех своего первого удара войска армии не смогли, даже несмотря на то, что командованию L армейского корпуса пришлось срочно организовывать оборону в условиях крайнего недостатка сил и резервов.

---

[709] ЦАМО РФ. Ф. 27642. Оп.540206с. Д. 4. Л. 6-6(об).
[710] Блокада Ленинграда. С. 135-136
[711] ЦАМО РФ. Ф. 411. Оп. 10189. Д. 609. Л. 5.
[712] Husemann. F. Die guten Glaubens waren. Bd. 2. Osnabrueck. 1973. S. 130.

Неудача 55-й армии объясняется сменой погоды, неожиданно наступившей оттепелью[713]. В действительности, судьба операции решилась в тот момент, когда в бой пошли части подвижной группы 55-й армии под командованием И.М. Любовцева. Из материалов отчета штаба 55-й армии об операции известно, что задачи для его подвижной группы были следующими. Ей предстояло, после того как 63-я гвардейская стрелковая дивизия займет Красный Бор, войти в прорыв и повернуть в направлении Степановка, Феклистово, Чернышево, Мишкино. Далее, она должна была овладеть Никольское и удержать его до подхода 45-й гвардейской стрелковой дивизии.

К 10 ч 10 февраля лыжная бригада из района Понтонного вышла и сосредоточилась в Колпино. При передвижении в Колпино бригада понесла большие потери. Немецкая артиллерия была не подавлена и вела огонь по тылам 55-й армии. Из-за оттепели бригада вынуждена была оставить лыжи, и бригада должна была действовать как стрелковая часть. В 14 ч бригада двинулась в Красный Бор, потеряв 60 человек из-за ударов авиации во время марша. Только к 19 ч 20 мин части бригады вошли в Красный бор. К этому времени подвижную группу уже развернули в направлении Степановка, Феклистово, Чернышево (восточнее Красного Бора). Лыжники подошли к Степановке и через нее пошли к Феклистово, там они была задержаны автоматным огнем. Пока лыжники совершали свой марш, 1-я танковая бригада подполковника А.С. Бородина в 15 ч 30 мин выступила из Колпино. Выйдя в район Степановки, и встретив там сопротивление противника, бригада, развернувшись в боевые порядки и без взаимодействия с артиллерией и пехотой, атаковала противника. Танки без пехоты атаковали с рубежа Степановка на Феклистово и Чернышево. Танкистам удалось занять эти деревни их с большими потерями в технике и живой силе. Приказ атаковать отдал командир бригады подполковник Бородин, который «вступил в неумное единоборство с артиллерией противника»[714]. В отчете самой бригады сказано, что Чернышево было занято незначительными силами противника[715]. По мнению составителей отчета, роль подвижной группы свелась к действию передового отряда и никакого взаимодействия между ее частями не было. Таким образом, роковыми обстоятельствами, повлекшими за собой неудачу, оказались не оттепель и раскисшие дороги, а крайне неумелое управление.

---

[713] См., например: Крюковских А.П. Как развивалась операция «Искра». // Ленинградская битва. Спб., 1995. С. 151; Василенко В.Е., Свиридов В.П., Якутович В.П. Указ соч. С. 342-343.
[714] ЦАМО РФ. Ф. 411. Оп. 10189. Д. 609. Л.7-8.
[715] ЦАМО РФ. Ф. 3311. ОП. 1. Д. 14. Л. 14 (об).

Самое неприятное заключалось в том, что все шансы на успех были. Наше наступление пробило брешь в обороне противника. Судя по всему, фланг полицейской дивизии СС спасло от полного разгрома только то, что командир 2-го дивизиона ее артиллерийского полка все-таки успел к середине дня собрать боевую группу. Именно она оказалась на пути наших танкистов. Притом, противник успел подтянуть в район советского наступления только один взвод истребительно-противотанкового дивизиона и огневой взвод артполка дивизии СС.

К 13 февраля операция потерпела неудачу. Советское командование еще в течение 10 дней пыталось добиться успеха. Немцы последовательно отразили все дальнейшие попытки 55-й армии вести наступление.

Целью для войск 54-й армии был прорыв фронта противника на рубеже Макарьевской пустыни, Егорьевка с направлением главного удара на Васькины Нивы- Шапки и последующим выходом в тыл Синявинско-Мгинской группировки противника[716].

Часть сил ударной группировки 54-й армии было приказано развернуть на Любань с тем, чтобы перерезать железную дорогу и шоссе. Армии предстояло наступать в лесисто-болотистой местности. Перед наступающими в качестве препятствия находилась р. Тигода. У переднего края противника была большая поляна, а в глубине обороны начинался лес. Войскам 54-й армии предстояло штурмовать укрепления позиции «Тигода». Их уже попробовали на прочность прошлой весной 1942 г., во время мартовско-апрельских боев. Прорвать немецкую оборону тогда не удалось.

Что касается общей задумки, то только в докладе по итогам операции 54-й армии было сказано, что планировались совместные действия 2-й Ударной, 8-й и 54-й армии. Их целью было окружение и уничтожение Мгинской группировки противника[717]. Советскому командованию удалось создать довольно мощную ударную группировку. Только в первом эшелоне на фронте протяженностью в 9 км должны были наступать части трех стрелковых дивизий[718]. Всего ударная группировка армии насчитывала шесть стрелковых дивизий, стрелковую бригаду и две танковые бригады.

На этом участке оборону занимали подразделения 132-й пехотной дивизии XXVIII армейского корпуса. Даже советское командование высоко оценивало боеспособность этой дивизии[719]. В

---

[716] ЦАМО РФ. Ф. 410. оп. 10141. Д. 101. Л. 3.
[717] ЦАМО РФ. Ф. 204. Оп. 89. Д. 1140. Л. 7.
[718] ЦАМО РФ. Ф. 204. Оп. 89. Д. 1198. Л. 225.
[719] ЦАМО РФ. Ф. 204. Оп. 89. Д. 1140. Л. 3

начале февраля в этот же район перебросили части 96-й пехотной дивизии.

Войска 54-й армии в первый день своего наступления были встречены сильным огнем противника. Прорвать оборону противника им не удалось[720]. В одной из публикаций советского времени сказано, что следующее: «В первый день оно почти не имело успеха, что неприятно озадачило командование. Несмотря на довольно сильную артиллерийскую подготовку… гитлеровцы открыли огонь такой ответный огонь, что наши войска… не смогли подняться в атаку»[721]. Далее, автор статьи, П.Я. Егоров, приводит данные, о том, что артподготовка пришлась по пустому месту, разведка была проведена плохо и не вскрыла оборону противника. В отчете о действия артиллерии в наступление утверждается что разведка проводилась и смогла вскрыть часть сооружений на переднем крае[722]. Проводилось даже фотографирование переднего края противника. Однако еще на стадии подготовки операции стало ясно, что запасы боеприпасов явно недостаточны. Даже к 8 февралю они едва обеспечивали один день операции[723]. Серьезные проблемы были допущены при планировании использования артиллерии. Составленные наспех планы не обеспечивали возможность проведения эффективной артиллерийской подготовки и ставили под сомнение возможность успеха войск[724].

Во время артиллерийской подготовки выяснилось, что артиллерия калибра 76-мм не имеет возможности разрушать обнаруженные ДЗОТ. На участках двух наступающих дивизий был выявлен деревоземляной забор с двухслойными стенками[725]. Таким образом, некоторые утверждения П.Я. Егорова находят подтверждение в документах. Однако, самыми существенными для неудачи оказались именно проблемы с подготовкой, подвозом боеприпасов.

Несмотря на все проблемы и неудачи, наступление решили продолжать. Только спустя несколько дней, только к 15 февраля на ее участке стал намечаться успех[726]. Немецкая оборона была прорвана на одном из участков. Для развития успеха была направлена подвижная группа в составе 7-й гвардейской танковой бригады и приданных ей стрелковых частей 58-й стрелковой бригады и 165-й стрелковой дивизии. Командир 7-й гвардейской танковой бригады рассчитывал, что силами одного взвода танков

---

[720] ЦАМО РФ. Ф. 204. Оп. 89. Д. 1198. Л. 225

[721] Егоров П.А. Операции советских войск под Ленинградом в 1943 г. // На Волховском фронте. Л., 1978. С. 207-208.

[722] ЦАМО РФ. Ф. 410. Оп. 10141. Д. 101. Л. 13.

[723] Там же.

[724] Там же. Л. 41.

[725] Там же. Л. 45а.

[726] Там же Л. 253; NARA. T. 314. R. 795. Fr. 490.

Т-34 и приданного им лыжного батальон он сможет выйти к деревням Вериговщина и Васькины Нивы и овладеет ими[727].

Этот план не отвечал сложившимся обстоятельствам. Как раз в этот момент, на этот участок немецкое командование перебросило подразделения 121-й пехотной дивизии[728]. Немцы остановили наступление подвижной группы[729]. Во второй половине пути снабжения советских частей были практически перерезаны. Части подвижной группы оставались в окружении вплоть до 20 февраля. В этот день ее остаткам удалось пробиться обратно. На всех остальных участках успеха 54-я армия не имела.

В Южном Приладожье общая задача для войск 67-я армии заключалась в выходе на рубеж Отрадное, ст. Пелла, ручей Черный[730]. Таким образом, армия должна была выйти на участок, где бы она соединилась с войсками 55-й армии. Для продолжения наступления армия получила две свежие стрелковые дивизии. Это были 90 и 142-я стрелковые дивизии[731]. Наступление двух свежих дивизий было отражено противником из-за плохой подготовки. Последующие попытки армии наступать заставили XXVI армейский корпус очистить участок у Рабочих Городков. Попытки прорвать немецкую оборону севернее р. Мойка закончились крупной неудачей для войск Ленинградского фронта[732]. 2-я Ударная армия вновь перешла в наступление 8 февраля[733]. Ни в этот день, ни в последующие соединениям армии не удалось взять Синявинские высоты[734].

Мгинская операция Волховского и Ленинградского фронтов оказалась неудачной. Советским войскам не удалось создать условий для бесперебойного и относительно безопасного снабжения Ленинграда. Однако, пока шли активные боевые действия в самом районе южнее Ладоги, противник не мог сильно мешать работе только что построенной дороги.

В марте 1943 г. советское командование отказалось от идеи продолжения наступления на Синявинском направлении. Было решено повторить то, что было уже предпринято в феврале – удар по флангам Мгинско-Синявинской группировки противника. Представить план мартовской операции в Ставку должен был К.Е. Ворошилов.

Целью операции было окружение и уничтожение Мгинской группировки противника. Со стороны Ленинградского фронта

---

[727] ЦАМО РФ. Ф. 410. 10143. Д. 27. Л. 41.
[728] NARA. T. 314. R. 795. Fr. 492, 494.
[729] NARA. T. 315. R. 1391. Fr. 147-147.
[730] ЦАМО РФ. Ф. 424. Оп. 10246. Д. 69. Л. 25, 26.
[731] ЦАМО РФ. Ф. 424. Оп. 10246. Д. 375. Л. 121.
[732] NARA. T. 314. R. 761. Fr. 905.
[733] Buxa W. Weg und schicksal der 11. Infanterie-Division. S. 72.
[734] Морозов Д.А. О них не упоминалось в сводках. С. 158.

должна была действовать 55-я армия, со стороны Волховского фронта – 8-я армия. 8-я армия должна была прорвать оборону противника на фронте Вороново, Лодва, и нанося главный удар на участке Вороново-гора Пушечная в направлении Сологубовки, перерезать железную дорогу Мга-Кириши, овладеть районом Сологубовка, Турышкино, Муя. Соединение с войсками 55-й армии планировалось в районе Войтолово[735].

Волховский фронта одновременно должен был попытаться провести наступление севернее Новгорода силами 52-й армии. Одновременно, войска Северо-Западного фронта продолжали попытки разгромить немцев южнее озера Ильмень.

55-я армия должна была наступать в районе юго-западнее Красного Бора. Войска армии силами первого эшелона должны были прорвать оборону противника. Второй эшелон предназначался для нанесения удара в направлении на Войтолово[736]. В ее ударной группировке было пять стрелковых дивизий и две стрелковые бригады. Для наступления были также выделены три танковые бригады.

По расчетам офицеров штаба 55-й армии артиллерия армии количественно значительно превосходила артиллерию противника. Это превосходство доходило до 4,5 к 1[737]. Против 55-й армии оборону занимали части LIV армейского корпуса. На участке, намеченном советским командованием для прорыва, находилась одна полковая боевая группа, усиленная охранными частями. В составе корпуса было три дивизии, легион добровольцев СС и отдельные части. Немцы заранее выделили резервы на случай организации контратак в составе еще одной пехотной дивизии[738].

Начало наступления 55-й армии было назначено на 10 марта. Неготовность войск Волховского фронта и распутица из-за ранней весны заставили перенести начало операции на 19 марта[739].

В ходе наступления 19 марта только одна дивизия 55-й армии смогла прорвать оборону противника[740]. Советское наступление имело успех на участке, где занимали оборону охранные части и или полковая боевая группа[741]. Уже на следующий день немцы ввели в бой части 170-й пехотной дивизии[742]. С их помощью немцы окружили часть передовых подразделений 123-й стрелковой дивизии[743]. Противнику не удалось уничтожить окруженных.

---

[735] см. Директива Ставки. Блокада С. 140.
[736] см. Блокада. С. 140-141, 346
[737] ЦАМО РФ ф. 217. Оп. 1221. Д. 3250. Л. 8.
[738] см. NARA. T. 314. R. 1756. Fr. 458.
[739] ЦАМО РФ. Ф. 217. Оп. 1221. Д. 3250. Л. 1.
[740] Там же. Л. 9-10.
[741] NARA. T. 312. R. 858. Fr.9027694; Ibid. T. 314. R. 1756. Fr. 202.
[742] NARA. T. 312. R. 858. Fr. 9027685.
[743] NARA. T. 314. R. 1756. Fr. 218.; ЦАМО РФ. Ф. 217. Там же. Л.20; Ф. 1335. Оп. 1. Д. 88. Л. 20.

Однако, оборона LIV армейского корпуса оказалась достаточно сильной, чтобы выдержать удар, а советскому командованию не удалось должным образом организовать наступление. К 21 марта судьба операции была решена. В сложившихся условиях достигнуть успеха становилось чрезвычайно трудно.

Тем не менее, Военный Совет 55-й армии решил ввести в бой 2-й эшелон. Он делал это в условиях, когда армии не удалось прорвать оборону противника. Продвинувшиеся вперед подразделения 123-й стрелковой дивизии вели бой в «огневом мешке». Ввод в бой еще одной стрелковой дивизии и стрелковой бригады в этих условиях позволил только слегка расширить участок прорыва. Из-за того, на флангах прорыва оставались занятые противником опорные пункты, постоянно существовала угроза окружения и уничтожения прорвавшихся вперед советских частей.

Соотношение сил на этом участке становилось все более неблагоприятным для советского командования. В этот район была переброшена еще одна пехотная дивизия[744]. Это была прибывшая из 16-й армии 254-я пехотная дивизия, с ее помощью немцы смогли создать еще более плотную и мощную оборону. С 23-24 марта 55-я армия имела лишь формальное превосходство над противником. В таких условиях выполнение поставленных задач оказалось невозможным. Несколько попыток наступления, предпринятых в последующие дни, привел лишь к большим потерям. С начала апреля 1943 г. наступление армии окончательно прекратилось.

Наступление 8-й армии оказалось ненамного успешнее. Командованию Волховского фронта удалось создать достаточно мощную ударную группировку. В 8-й армии насчитывалось 10 стрелковых дивизия, две стрелковые и две танковые бригады, четыре танковых полка. Каждая дивизия первого эшелона усиливалась отдельным танковым полком. Часть этих полков была вооружена тяжелыми танками. Всего в составе армии было 149 танков. Численность личного состава в дивизиях довели до 6-7 тыс. человек.

Всего армии на 19 марта насчитывалось 71 414 человек[745]. Артиллерия армии также имела значительное численное превосходство над артиллерией противника. Для участия в операции были привлечены две артиллерийские дивизии прорыва.

На участке, где было намечено наступление 8-й армии, оборону занимала 223-я пехотная дивизия XXVI армейского

---

[744] NARA. T. 315. R. 1766. Fr. 540. 542.
[745] См. ЦАМО РФ. Ф. 204. Оп. 89. Д. 1535. Л. 103.

корпуса. Немецкая разведка выявила подготовку к наступлению и перебросили в резерв части 21-й пехотной дивизии[746].

В ходе наступления 19 марта 1943 г. войскам 8-й армии удалось прорвать первую полосу обороны противника[747]. В первый же день наступления потери армии составили около 800 человек убитыми и более 3300 раненными[748]. На второй день немцы ввели в бой свой резерв и остановили продвижение армии. Перегруппировка и ввод в бой 2-го эшелона были проведены неудачно. Из-за возникшей неразберихи и пробок на дорогах при выводе новых соединений к линии фронта, снова наступление началось только 23 марта.

23 марта снова удалось потеснить противника. Однако вплоть до этого времени войска армии ни разу не выполнили задачи дня. Командование армии решило на основе частей 64-й гвардейской стрелковой дивизии и 122-й танковой бригады создать подвижную группу[749]. Задачей подвижной группы был выход к железной дороге Мга-Турышкино.

Этому спешно сформированному отряду удалось прорвать немецкую оборону северо-западнее Карбусели. Но отряд не смог выйти к назначенной цели. Буквально сразу же коридор, по которому отряд продвигался вперед был перекрыт немцами. Прорвавшиеся вперед части 64-й гвардейской дивизии и танки 122-й танковой бригады оказались окружены немцами. Им удалось продержаться несколько дней. 30 марта остатки отряда пробились обратно[750]. На остальных участках 8-я армия не смогла прорвать вторую линию обороны противника. Общие потери войск 8-й армии за 19 марта – 2 апреля составили 6377 убитых и умерших от ран, 19 727 раненных, 633 человека пропало без вести[751].

Наступление на других участках фронта также оказалось безуспешным. После 1 апреля Ленинградский и Волховский фронта перешли к обороне. Основная задача операции оказалась не выполнена. Таким образом, проблема безопасности путей сообщения Ленинграда с тылом страны оказалась не решена.

Активная фаза боевых действий для Ленинградского и Волховского фронтов завершилась в первой половине апреля 1943 г. Цели и задачи Мгинской операции так и остались не выполненными. Разработка планов на летне-осеннюю компания началась сразу же после окончания последних наступательных операции. 15 апреля командующим Волховского фронта К.А.

---

[746] см. Allmayer-Beck. J.C. Op. cit. S. 334.
[747] NARA. T. 314. R. 761. Fr. 337-338; T. 315. R. 1693. Fr. 611-613.
[748] ЦАМО РФ. Ф. 344. Оп. 5554. Д. 682. Л. 159.
[749] Гладыш С.А., Милованов В.И. Восьмая общевойсковая. С. 140.
[750] ЦАМО РФ. Ф. 344. Оп. 5554. Д. 682. Л. 241-241 (Об).
[751] ЦАМО РФ. Ф. 204. Оп. 89. Д. 1535. Л. 163.

Мерецков представил в Ставку план разгрома Мгинско-Синявинской группировки противника[752].

Командующий Ленинградского фронта Л.А. Говоров представил в Ставку ряд докладов, где были представлены предложения с планами операций фронта на летний период. В одном из них, от 8 апреля 1943 г., говорилось, что положение Ленинграда не может быть прочным пока в руках у противника находится Мгинский железнодорожный узел[753]. Далее, Л.А. Говоров указывал, что противник будет готовить операцию на Ленинградском направлении. В качестве необходимых условий для безопасности Ленинграда командующий фронтом указывал следующее:

1) активной обороной не дать противнику замкнуть кольцо блокады

2) подготовить операцию по снятию блокады.

Для снятия блокады необходимо было овладеть Мгинским, Красносельским, Пушкинским и Красногвардейским узлами. Овладение Мгинским узлом с выходом на фронт Ульяновка, Шапки обеспечит наземные коммуникации Ленинграда. Сам Говоров считал целесообразным овладение Мгинским узлом поставить главной задачей Волховского фронта, а войска Ленинградского фронта осуществили бы Красногвардейскую операцию.

Также известно, что К.А. Мерецков в мае 1943 г. представил И.С. Сталину несколько документов о подготовке возможного наступления на Ленинград и тому, какие действия может предпринять его фронт. В одном из этих документов был предложен план операции по овладению районом Мга-Тосно[754].

Так как документы, которые бы позволили прояснить некоторые вопросы военного планирования на летне-осеннюю кампанию 1943 г. еще не введены в научный оборот, то можно сделать ряд выводов на основе доступных свидетельств. Если исходить из тех задач, которые были поставлены перед 67-й армией в ходе летнего наступления, то получается, что Ставка ВГК одобрила предложение Л.А. Говорова[755]. Основная задача войск 67-й армии сводилась к выходу на р. Мойка и овладению Синявинскими высотами. Задачу по овладению Мгинским железнодорожным узлом должны были решать войска 8-й армии.

Таким образом, в ходе операция решалась локальная задача. Действия войск должны были обеспечить безопасность путей сообщения Ленинграда. Для этого 67-я армия должна была

---

[752] Блокада Ленинграда в документах рассекреченных архивов. С. 582-583.
[753] ЦАМО РФ. Ф. 217. Оп. 1221. Д. 2169. Л. 44.
[754] ЦАМО РФ. Ф. 204. Оп. 89. Д. 910. Л. 16-17.
[755] Блокада Ленинграда… С. 361-363.

захватить Синявинские высоты. От действий войск Волховского фронта зависело, насколько быстро вся группировка противника в Южном Приладожье окажется в критическом положении. Тогда основная задача, взятие Мги, была бы решено быстро.

Сведение целей и задач летней операции к перемалыванию резервов противника являлось следствием некорректно сделанного утверждения в работе «Битва за Ленинград». Ее авторы в разделе про боевые действия лета 1943 г. под Ленинградом сослались на документ, хранящийся в фонде Политруправления Ленфронта. Ссылки на приказы командующих фронтами, или те документы, которые они получали из Ставки авторами работы здесь сделаны не было[756]. В коллективном труде «Ордена Ленина Ленинградский военный округ» авторами указали действительные цели и задачи 67-й армии на летнюю операцию[757]. Надо отметить, что в последующих изданиях этой работы некоторые подробности были изъяты.

Ударная группировка 67-й армии из 30-го гвардейского стрелкового корпусов и 43-й стрелковой дивизии. Перед ней стояла задача овладеть укрепленным узлом Синявино и выйти на южные скаты Синявинских высот, где перейти к обороне.

В первом эшелоне 8-й армии должны были действовать четыре стрелковые дивизии, каждая из них получала на усиление по танковому полку. Резерв армии составляли одна стрелковая дивизия и стрелковая бригада. Главный удар армия наносила на участке у Вороново силами двух дивизий. Войска армии должны была разгромить противника в его опорных пунктах и основными силами развивать наступления на Мгу.

В составе XXVI армейского корпуса 18-й армии было шесть пехотных дивизий, из них четыре находилось на участках, где ожидалось советское наступление. Их пехота занимала хорошо подготовленные в инженерном отношении позиции. Немцы знали о готовящемся наступлении, у них были накоплены значительные запасы боеприпасов. Артиллерийская группировка противника была также достаточно сильной. Она насчитывала более 30 батарей орудий крупного калибра, большой и особой мощности.

Советское наступление началось утром 22 июля. Только 30-й гвардейский корпус в этот день достиг довольно значительного успеха. На остальных участках немцы отбили все атаки[758].Немецкая артиллерия осталась не подавленной, выпустив в этот день рекордное для всего времени противостояния под Ленинградов в 1943 г. количество боеприпасов – почти 4000 тонн за день. Это

---

[756] Битва за Ленинград. С. 280.
[757] Ордена Ленина Ленинградский военный округ: Исторический очерк. Л., 1968. С. 336.
[758] NARA T. 315. R. 790. Fr. 1018.

сыграло свою роковую роль. Вскоре боевые действия в ходе операции приняли характер жесткого позиционного противостояния. Советское командование бросало в бой одну дивизию за другой, но добиться серьезных успехов оказалось не в состоянии.

Наступление 8-й армии 22-25 июля не принесло существенных результатов[759]. Войска армии не смогли преодолеть немецкую оборону даже на переднем крае. Немцы отбивали все атаки сосредоточенным огнем артиллерии, предпринимали контратаки в том случае, если отдельным советским подразделениям удавалось ворваться в немецкие траншеи.

Уже с конца июля 1943 г. действия войск Ленинградского и Волховского фронтjв стали приобретать характер борьбы за отдельные опорные пункты[760]. К.А. Мерецков еще надеялся на то, что ему удастся овладеть Мгой и выполнить задачу[761]. Однако, последующие события показали, что даже для захвата одного-двух немецких опорных пунктов требуются очень значительные усилия. В итоге этой ожесточенной борьбы у войск Волховского фронт иссяк запас боеприпасов, выделенных для операции[762].

После еще ряда дней бесплотных усилий войск обоих фронтов, операция была прекращена директивой Ставки и в директиве указывалось то, что, нанеся противнику, тяжелые потери фронты выполнили часть своей задачи[763], Военный Совет фронта в своем докладе высказал предложение, провести частную операцию с целью овладения Синявинскими высотами и дальнейшего перемалывания сил противника[764]. Эту операцию решил возглавить сам командующий Ленинградским фронтом Л.А. Говоров. В этом предложении была определенная логика.

Неудача в выполнении основной цели операции означала, что пути сообщения Ленинграда оставались под угрозой. В то же время Германия окончательно утеряла стратегическую инициативу на Советско-германском фронте. В сложившейся ситуации, ни войска ГА «Север», ни немецкая авиация более не могли предпринять никаких серьезных действий чтобы сорвать снабжение города. Однако, пока в руках противника оставались Синявинские высоты, сохранялась угроза артиллерийских обстрелов. Поэтому высоты попытались захватить снова. В этой операции участвовали только войска Ленинградского фронта.

---

[759] ЦАМО РФ. Ф. 204. Оп. 89. Д. 733. Л. 32-33.
[760] ЦАМО РФ. Ф. 204. Оп. 89. Д. 733. Л. 39.
[761] ЦАМО РФ. Ф. 204. Оп. 89. Д. 910. Л. 42-43.
[762] ЦАМО РФ. Ф. 204. Оп. 89. Д. 1244. Л. 1.
[763] Шигин. Г.А. Битва за Ленинград: Крупные операции, «белые пятна», потери. М., СПб., 2005. С. 223-224.
[764] Блокада Ленинграда. С. 370.

Последовавший в сентябре 1943 г. штурм Синявинских высот неоднократно упоминался как самый успешный. Начиная с работы М. Богатова и В. Меркурьева «Ленинградская артиллерия»[765], в отечественной военно-исторической литературе утвердилось мнение, что 30-й гвардейский стрелковый корпус во время сентябрьских боев 1943 взял Синявинские высоты за какие-то полчаса. Каких-либо дополнительных подробностей об этой операции обычно не сообщается, авторы ограничивались общими словами об использовании в ходе артиллерийской подготовки двойного огневого вала и быстром продвижении гвардейцев.

Но среди множества отечественных работ, в которых приведен подобный рассказ о событиях, есть и исключение. В очерке М. Стрешинского и И. Франтишева «Крушение Северного вала» говорится о подготовке и проведении операции «Синявинские высоты», и том, что эта операция не дала желаемого эффекта, т. к. гвардейцам не удалось овладеть высотой с отметкой 50,1[766]. А заявление командующего 67-й армии М. П. Духанова в ходе совещания перед операцией, о том, что силами армии взять высоты не удастся, в конце концов стоило ему должности.

Американский исследователь Д. Гланц утверждает, что сентябрьское наступление планировалась не только с целью взятия самих Синявинских высот, но и с целью разгрома противника во всем Мгинском выступе[767]. После взятия Синявинских высот планировалось развить успех дивизиями 67-й армии. Предполагалось, что Волховский фронт силами 8-й армии нанесет удар с востока. В действительности, командование Волховского фронта должно было готовить операцию по ликвидации Киришского плацдарма. Каких-либо новых попыток наступления в Южном Приладожье не планировалось.

Однако взять Синявинские высоты не удалось и на этот раз. Хотя 63-я гвардейская дивизия 15 сентября добилась серьезного успеха[768]., захватить высоту с отметкой 50,1 не удалось ни в этот день, ни в последующие.

Несмотря на неудачу, советские наступательные операции имели значительный эффект. Помимо нанесенных противнику потерь самым важным достижением сентябрьского наступления 67-й армии было то, немецкой артиллерии уже больше не удавалось мешать артиллерийскими обстрелами движению поездов по Дороге Победы так, как это было раньше. Ведь даже в июле и августе 1943 г. перерывы в движении поездов достигали 42 ч 30 мин и 59 ч 40

---

[765] Богатов М., Меркурьев В. Ленинградская артиллерия. Л., 1946. С. 122-123.
[766] Стрешинский М.П., Франтишев И.М. Крушение «Северного вала» // Ветеран. Вып. 1. Л., 1977. С.189.
[767] Гланц Д. Битва за Ленинград. М., 2008. С.327.
[768] Allmayer-Beck. C. F. von. Die Geschichte der 21. (ostpr./westpr.) Infanterie-Division. S.361.

мин[769]. После боев в сентябре 1943 г. они уже составили не более 3 часов в месяц[770].

К этому моменту общая ситуация на советско-германском фронте сложилась так, что противник не только окончательно перешел к стратегической обороне, но и решил обороняться на линии «Пантера». В сложившихся условиях, в штабе ГА «Север» начали разрабатывать план отхода на предназначенный ей участок этой оборонительной линии. Советское командование в этих условиях начало планировать наступление с целью снятия блокады города. В этих условиях задача по борьбе за пути сообщения Ленинграда оказалась второстепенной.

Работа путей сообщения в условиях прорыва блокады и противодействие противника

Несмотря на все трудности, к началу 1943 г. население города и войска Ленинградского были достаточно хорошо обеспечены продовольствием. Согласно постановлению ВС ЛФ от 1 января 1943 г. суточный лимит потребления по отдельным группам продовольствия составлял:

Мука – 258, 4 т.

Крупа – 78,2 т

Мясо-рыба – 43,9 т.

Жиры – 26,9 т. (сюда же входят молоко сгущенное, сухое в переводе на жиры).

Сахар – 23,3 т.

Овощи – 180 т.

Соль – 33,4 т.[771]

Эти нормы потребления были достаточно хорошо обеспечены запасами продовольствия К 1 января 1943 г. удалось доставить такое количество продуктов, что давало обеспеченность по муке в 137 дней, по крупе — 87,2, по мясу и рыбе — 106,3 дней. При существующих лимитах расхода город казался обеспеченным продовольствием на ближайшее время[772].

Военный Совет планировал осуществлять планы завоза грузов в город в следующих объемах. На ближайшую пятидневку января, с 6 по 10 число, планировалось перевезти 2000 т муки, 700 т крупы, 600 т консервов, 300 т сахара, 400 т сухих овощей, 200 т табака, 100 т подарков, Кроме этого, должно было поступить 300 т угля. Лимит расхода ГСМ на месяц составлял по автобензину 570 т[773].

---

[769] Ковальчук В.М. Дорога Победы осажденного Ленинграда. С. 139.
[770] Там же.
[771] ЦГА СПБ. Ф. 7384. Оп. 36. Д. 80. Л. 3.
[772] ЦГА ИПД СПб. Ф. 24. Оп. 2в. Д. 6556. Л. 1.
[773] ЦГА ИПД СПб. Ф. 24. Оп. 2в. Д. 6556. Л. 7.

Боеприпасы шли отдельной строкой в перечне грузов, всего их планировалось доставить 3500 т.

План завоза увеличился еще до начала операции по прорыву блокады с 11 января. После 18 января по ледовой трассе должно было доставляться около 45 тыс. т. различных грузов за планируемый период. Такие же планы завоза устанавливались и в феврале 1943 г. Трасса по льду Ладожского озера продолжала работать зимой 1942-1943 гг. Движение по ней закрылось 30 марта 1943 г. Всего по ней было перевезено на западный берег Ладожского озера более 200 тыс. т. грузов и более 200 тыс. человек. Средний грузооборот достигла 2300 т в сутки.

Подготовка Ленинградского узла Октябрьской железной дороги к работе зимой 1942-1943 гг. началась заранее[774]. После проведенного ремонта общий паровозный парк дороги составлял 468 паровозов, из них «горячих» паровозов было всего 67. Этого хватало для обеспечения перевозок в условиях лета и осени 1942 г, но в условиях зимы требовалось большее количество паровозов, их количество определили в 164 паровоза. Всего отремонтировано 564 паровоза. Вагонный парк составлял 15 594 различных вагона.

Была проделана значительная работа по упорядочиванию движения. Был разработан и введен новый график движения и разработан новый план формирования поездов. Теперь эвакуация оборудования была упорядочена и поездами следования маршрутом от ст. «Сортировочная Московская», прямо к пирсам Ладожского озера. На ст. Кушелевка теперь формировались составы с порожняком, предназначенным для погрузки продовольствия. Перевозки топлива планировались так, что на ст. Волоковская формировались составы из цистерн следовавшие на берег озера.

Были организованы дополнительные работы и на станциях. Так, в течение лета 1942 г. были установлены резервные генераторы и построены дополнительные водонасосные станции для резервного питания водой. Ряд работ продолжался вплоть до зимы. Самым проблемным отделением оставалось Ленинград-Финляндское. Про него отмечалось, что строительные работы на ст. Ладожское озеро и, в целом, на Ленинград-Финляндском отделении ведутся крайне медленно.

Серьезные проблемы были связаны с обеспечением транспорта топливом. Эти трудности наблюдались и до, и после прорыва блокады. Незначительные местные ресурсы были в значительной мере уже исчерпаны[775]. На территории Синявинских торфоразработок продолжались боевые действия. Поэтому город

---

[774] Там же. Д. 5780. Л. 25, 25(об).

[775] В годы суровых испытаний. Ленинградская партийная организация в Великой Отечественной войне // сост. А.П. Крюковских. Л., 1985. С. 286.

оставался в полной зависимости от поставок топлива извне. Они шли неравномерно. Октябрьской железной дороге требовалось в месяц не менее 3 тыс. т. угля. Всего месячный лимит в ноябре 1942 г. составлял 10,5 тыс. т. Суточный расход угля на железной дороге составлял около 300 т., дров при этом требовалось 1300 м^3. Поставки топлива не покрывали текущего расхода.

В декабре 1942 г. Октябрьская железная дорога своими силами заготавливала дрова в районе д. Каменка. Справка секретаря Транспортного отдела Горкома описывала то, как, кем и в каких условиях ведутся эти работы[776]. На заготовке работали железнодорожники всех профессий, всего лесорубов 729 человек. Организация труда отсутствует. Людей посылают на 10 дней, 8 дней идет привычка. Общая норма установлена в 2,5 кбм^3 на одного человека, не важно, мужчина, женщина или подросток. Бригады работают подекадно, рабочий день на погрузке для 48 человек составляет около 16 часов, при этом реальная работа составляет около 6-7 часов, остальное время рабочие стоят на морозе в ожидании погрузки. Дрова подвозятся к месту погрузки на вагонетках вручную, пути неисправны, в результате вагонетки сходят с рельс. Квалифицированных рабочих для исправления путей и тд нет.

Иванов также специально отмечал, что бытовые условия для рабочих оказались «кошмарны». 240 человек, работающих на одном из участков, живут в летних бараках. В них холодно и грязно, сами бараки текут. Верхнюю одежду просушить негде, в случае дождя люди сидят, прижавшись к друг другу. За 10 дней одна из бригад могла спать только в течение двух ночей. У людей появились вши. На втором лесоучастке женщин и мужчин отправили жить в железнодорожные вагоны. Они жили там вместе, по 75-80 человек в вагоне вместо 50- 60. В вагонах невозможно нормально переодеться, холодно, душно, света нет. Столовые работают безобразно. Первое блюдо — кипяток, хлеб мерзлый, кипятка — нет, получение обеда — два часа в очереди.

Специально отмечалось, что состояние здоровья людей напоминает картину января 1942 г. года. Это было не удивительно, так как пища давалась два раза в день. Днем питание было не организовано, перерыв в питании составлял до 10 часов и более. Подростки с карточками второй категории опухают, из 70 человек, сразу 10 опухших.

Еще во время проверки выяснилось, что точного учета по заготовкам дров в декабре 1942 г. силами самой железной дороги не было. Неудивительно, что в январе 1943 г. управления дороги оказалось перед перспективой острой нехватки топлива. Начальник

---

[776] ЦГА ИПД СПб. Ф. 24. Оп. 2в. Д. 5780. Л. 34-36.

Управления тыла ЛФ Лагунов докладывал в Военный Совет ЛФ[777] что из-за нехватки дров срываются перевозки на Октябрьской Железной дороге. Нехватка рабочих рук для заготовки топлива вела к тому, что паровозы стоят долго под экипировкой и к еще большому расходу, и без того дефицитного источника энергии. Так или иначе, но к моменту когда, открылось движение по трассе Шлиссельбург-Поляны на определенное время эту проблему удалось решить.

Прорыв блокады Ленинграда, отказ от строительства железной дороги через озеро и быстрый ввод в эксплуатацию новой железнодорожной коммуникации, позволили создать условия для улучшения снабжения города и фронта[778]. 21 февраля было принято постановление ВС ЛФ об увеличении норм выдачи хлеба до московских норм. Увеличение суточных норм расхода продовольственных товаров, последовавшее в феврале 1943 г., не значительно сказалось на показателях обеспеченности. После увеличения лимита расхода продовольствия в сутки требовалось 687 т муки, из них 306 т для города, а остальное для войск фронта и КБФ[779].

Новую железную дорогу включили в план подвоза уже в феврале 1943 г. По построенной железной дороге в город в период с 10 по 14 февраля должны были перевести 1250 вагонов грузов, или всего 18 890 т нетто[780]. Завоз по ледовой трассе при этом уменьшили до 10 тыс. т. Планы завоза по железной дороге начали постепенно увеличивать. Выполнение этих планов сталкивалось с многочисленными трудностями, речь о которых пойдет ниже.

Объем работы железной дороги характеризовался следующими показателями. С момента открытия регулярного движения в феврале 1943 г. и к 4 апреля через ст. Шлиссельбург на правый берег Невы прибыло всего 2293 вагона[781]. Основными грузами были следующие категории товаров: 376 вагонов - мясо, 208 вагонов — мука, 794 вагонов - овощи, еще 180 вагонов были сборными продовольственными.

Работа только что построенной железной дороги шла неравномерно. В течение достаточно продолжительного времени на участке Волхов-Шлиссельбург не удавалось обеспечить пропуск пяти пар поездов сутки. Даже к апрелю реальный план пропуска составлял около 10 пар поездов в сутки[782]. По железной дороге должны были доставляться различные грузы, исключая

---

[777] ЦГА СПБ. Ф. 7384. Оп. 36. Д. 80. Л. 17.
[778] О строительстве см. Ковальчук В.М. Дорога Победы. С. 53-61; Магистрали бесстрашных. С. 150-155.
[779] ЦГА СПБ. Ф. 7384. Оп. 36. Д. 80. Л. 69.
[780] ЦГА СПБ. Ф. 7384. Оп. 4. Д. 82 Л. 34.
[781] ЦГА ИПД СПб. Ф. 24. Оп. 2в. Д. 6560. Л. 5.
[782] См. ЦГА СПБ. Ф. 7384. Оп. 4. Д. 82 Л. 58. Л. 109.

боеприпасы, ГСМ и тд. Все это должно было отправлять в Ленинград по воде.

Постепенно количество вагонов, проходящих через станцию, увеличивалось до более чем сотни за сутки. К 11 мая общее количество составило уже 6880 вагонов[783]. На работе железной дороги сказывалось сразу факторов.

Среди них были недостаточно точно и четко выполнявшиеся планы подвоза к железнодорожным станциям восточнее Ленинграда. Несмотря на имеющиеся постановления СНК СССР, город не получал того объема продовольствия, которое ему предназначалось. Проблемы с отгрузкой и доставкой продовольствия наблюдались в течение всего года[784]. Во второй половине 1943 г. нормы продажи продовольствия пришлось несколько сокращать. Это было связано с общим неурожаем в СССР[785].

Ситуация с топливом на железной дороге продолжала оставаться напряженной. 10 марта в справке для А.А. Жданова по обмену поездами между Октябрьской и Северной железной дорогами по станции Шлиссельбург, сообщалось, что железная дорога испытывает серьезные затруднения с топливом. Из-за того, что в марте 1943 г. дорога не получила положенного количества угля, сотрудники Октябрьской железной дороги вынуждены были самовольно изъять 1840 т необходимого топлива, предназначенного для промышленности[786]. После этого П.С. Попков отдал дополнительное распоряжение об отпуске топлива по выданным нарядам.

В последующее время уголь поставлялся в город в недостаточном количестве. План по отгрузке угля систематически не выполнялся шахтами. Печерский бассейн выполнил ее на 33,1%, это составило всего 19 тыс. т. На перевалочных базах остатки угля составляли 11,1 тыс. т. Все перевалочные базы находились или на восточном берегу Ладоги, или в районе Волхов – Тихвин[787].

К 25 мая остаток угля в Ленинграде составлял 28, 6 тыс. т. Из них на складах находилось 9,9 тыс т. угля и 1,3 т антрацита. Остальное было распределено по потребителям. Складывалось такое положение, что уже к началу июля 1943 г. паровозный парк Ленинградского железнодорожного узла вновь оказался почти без топлива. Количество угля не обеспечивало даже суточной

---

[783] ЦГА ИПД. СПб Ф. 24. Оп. 2в. Д. 6560. Л. 96.
[784] см. ЦГА ИПД СПб Ф. 24. Оп. 2в. Д.6356. Л.143-144; Ф. 24. Оп. 2в. Д. 6558. Л. 51-52.
[785] Стенограммы заседаний исполкома Ленинградского городского Совета: январь — декабрь 1943 г. Записи докладов, обсуждений, замечаний к проектам, решения // Сост. К.Н. Мерзляков, И.М. Сапронов., Н.Ю. Черепенина. СПб., 2018. С. 11-12.
[786] ЦГА СПБ Ф. 7384. Оп. 4. Д. 82. Л. 43.
[787] ЦГА СПБ. Ф. 7384. Оп. 4. Д. 82. Л. 138.

потребности[788]. Уголь в тот момент имелся на городских складах, в виде неприкосновенного запаса.

К концу лета 1943 г. положение почти не изменилось. Только к сентябрю 1943 г. отгрузка Печорского бассейна приблизилась к плановой. За сутки отгружали 745 т при плане в 843 т. Предполагалось, что в город будет поступать еще и уголь с Донбасса, но только в июле смогли отгрузить 4,163 тыс. т. при плане в 7 тыс. т. Завоз дров и леса в Ленинград постоянно сталкивался с многочисленными трудностями. Отдельную группу проблем представляли простои железнодорожного транспорта. Роль Комаровского угольного месторождения, которое разрабатывалось на территории тогдашней Ленинградской области, в поставках оценить затруднительно, но исходя из обнаруженного документа о ходе строительства, можно сделать вывод, что его уголь стал поступать в город не раньше осени 1943 г. К второй половине весны 1943 г. план добычи там был сорван по причине неудовлетворительного хода строительных работ[789]. Общая цифра поступления за весь 1943 г. составила 38 658 т[790]. Хотя после прорыва блокады появилась возможность доставки грузов, складывалась такая ситуация, что топлива все равно было недостаточно для полного удовлетворения нужд постепенно возрождающейся ленинградской промышленности.

К моменту начала операции «Искра» жидкое топливо расходовалось в таком объеме, что приход едва покрывал расход[791]. План завоза периодически не выполнялся[792]. Иногда к моменту конца очередного отчетного периода топливо окончательно могло подойти к концу. Так было к концу января 1943 г. Поэтому в течение всего года шла кампания по переводу автотранспорта на газогенераторные двигатели. Это позволило снизить остроту существующей проблемы, но не решить ее целиком.

В течение 1943 г. еще одним путем доставки грузов в Ленинград оставался путь через Ладожское озеро. В.М. Ковальчук привел значительный объем информации о работе водных путей сообщения Ленинграда в навигацию весны-осени 1943 г[793]. К моменту открытия навигации на озере имело различных 90 несамоходных судов. Дополнительно, в течение мая-июля 1943 г. в строй были введены еще 28 барж.

Сначала, в апреле 1943 г. к перевозкам подключили боевые корабли Ладожской военной флотилии, отряд транспортов и

---

[788] ЦГА ИПД СПб. Ф. 25. Оп. 14. Д. 39. Л. 36 об.
[789] См. ЦГА СПБ. Ф. 7384. Оп. 4. Д. 82. Л. 89-89(об).
[790] Оборона Ленинграда. Документы и материалы// Отв. ред. А.К. Сорокин. М., 2019. С. 325.
[791] См. ЦГА СПБ. Ф. 7384. Оп. 4. Д. 82. Л. 11
[792] См. Там же. Л. 202.
[793] Ковальчук В.М. Указ. соч. С. 166-170.

железные баржи. Ледовый покров на озере еще сохранялся, условия плавания оставались очень сложными. Из-за этого в апреле 1943 г. погиб транспорт «Вилсанди». После 25 апреля 1943 г. южная часть Ладожского озера практически полностью очистилась ото льда, и по озеру началось нормальное движение.

На кораблях и судах на левый берег Ладожского озера доставлялись боеприпасы, топливо, лесоматериалы и пополнения для фронта и флота. Древесина и лесоматериалы составляли значительный объем грузов, перевезенных флотилией. Продовольствие составляло чуть менее четверти из оставшегося количества грузов. Общий тоннаж за кампанию 1943 г. составил 182 655 т, из них продовольствия – 42 354 т. По трассе также перевезли 53 315 т боеприпасов, 10 678 т бензина, 12 532 т. угля и 32 137 т мазута. Грузы перевозились и по ладожским каналам на участке Лаврово-Шлиссельбург. По ним доставили еще более 50 тыс. т. грузов вне плана перевозок.

За все предшествующее время блокады ни немецкая авиация, ни немецкая артиллерия ни разу ни смогли поразить хранилища топлива в Ленинграде. Ситуация поменялась в первом полугодии 1943 г. В мае 1943 г. артиллерия противника смогла причинить серьезные разрушения сооружениям на нефтебазе «Красный нефтяник». В результате этого пришлось рассредоточивать запасы топлива по всему городу.

После прорыва блокады снабжение города электроэнергией стало несколько более простым делом. В результате прорыва блокады была восстановлена высоковольтная линия, по которой подавался ток от 6 ГЭС в г. Волхов. Это несколько улучшило положение с обеспеченностью электроэнергией[794].

Вследствие последовавших за прорывом блокады неудач, войска Ленинградского, Волховского и Северо-Западного фронтов не смогли добиться снятия блокады. Также не удалось обезопасить работу путей снабжения Ленинграда от налетов авиации противника и артиллерийских обстрелов. Поэтому одним из многих негативных факторов, сказывавшихся на работе только что построенной железной дороги, было противодействие противника. Обстрелы немецкой артиллерии постепенно становились все сильнее, а повреждения все более чувствительным. В конце февраля 1943 г. немцы считали, что смогли добиться попаданий во временный мост через Неву[795].

Более организованный характер эти обстрелы приняли в марте 1943 г. 7 марта штаб XXVI корпуса обратился в штаб 18-й с просьбой о выделении дивизиона артиллерии БО РГВК для этой

---

[794] См. Оборона Ленинграда 1941-1945. Документы и материалы // отв. ред. А.К. Сорокин. М., 2019. С. 650.
[795] NARA. T. 312. R. 857. Fr. 9026400.

цели[796]. Только 9 марта в приказе о сокращении расхода боеприпасов было указано, что обстрел железнодорожной линии должны вести части артиллерии, подчиненные 113-му Артиллерийскому командованию[797]. Это был ряд дальнобойных орудий из состава различных дивизионов артиллерии РГК и Береговой обороны. Их калибр варьировался от 105 до 305-мм. Также к обстрелам иногда подключались 280-мм железнодорожные транспортеры.

Ведения огня по коммуникациям Ленинграда стало одной из основных задач для артиллерии XXVI армейского корпуса. Одним из тех участков, который обеспечивал немцам возможность ведения прицельного огня по дороге, был участок Синявинских высот[798]. Попытки советской артиллерии активно противодействовать немцам, к сожалению, имели весьма ограниченный успех[799].

Огонь немецкой артиллерии серьезно мешал работе трассы. Из-за ее воздействия пришлось менять номенклатуру доставляемых в Ленинград товаров. Поэтому действующая ледовая трасса, а потом и перевозки по воде продолжали играть серьезное значение. Так, после взрыва в результате артобстрела поезда с боеприпасами 3 марта было решено не направлять поезда с боеприпасами по только что построенной железной дороге. Правильность этого решения стала ясна после обстрела 16 марта. В этот день немецкая артиллерия уничтожила еще один поезд с боеприпасами.

Одной из целей для немецких артиллеристов стал высоководный железнодорожный мост через Неву. 25 марта 1943 г немецкая артиллерия серьезно повредила постоянный мост через Неву. Обстрел моста велся немецкими железнодорожными транспортерами К5. Стрельба велась с корректировкой[800].

С конца марта 1943 г. немецкое командование развернуло целую кампанию авиаударов по советским промышленным центрам и коммуникациям. Впервые с 1941 г. немецкая авиация начала целенаправленно и методично наносить удары по железнодорожным узлам в Волхове и Тихвине, которые играли решающую роль для снабжения Ленинграда. В составе 1-го Воздушного флота к этому моменту были части двух бомбардировочных эскадр, KG1 и KG 53. Обе были вооружены бомбардировщиками He-111. Также у немцев были пикировщики Ju-87. Кроме этого, часть имеющихся истребителей также могла использоваться как ударные самолеты. Причина такой активности противника была в том, что после вывода войск с Демянского

---

[796] NARA. T. 314. T. 761. Fr. 1039.
[797] Ibid. R. 1043.
[798] NARA. T.314. R. 761. Fr. 1105.
[799] Артиллерия в оборонительных операциях Великой Отечественной войны. М., 1958. Кн. 2. С. 66-67.
[800] NARA. T. 314. R. 761. Fr. 382.

плацдарма, противник смог высвободить достаточное количество сил для подобных целей. Правда, эта достаточно мощная группировка авиации действовала на участке, где ей противостояли три советские воздушные армии, а также авиация КБФ. Участок железной дороги от Тихвина на запад прикрывали части Ладожского дивизионного района ПВО. Для их прикрытия была выделены авиационная дивизия, впоследствии усиленная еще одним полком ПВО.

Серия ударов началась с конца марта 1943 г. В ходе ряда налетов на Волхов и Тихвин немецкая авиация нанесла довольно серьезный ущерб железнодорожным узлам. Наибольший эффект действия противника имели в конце мая-середине июня 1943 г. Тогда ударам подверглись все основные узловые железнодорожные станции и пункты перевалки на обоих берегах озера. Эти удары сочетались с обстрелами железнодорожных мостов через Неву. Сначала, 27 мая, противник смог добиться ряда попаданий в железнодорожный мост у Шлиссельбурга[801]. Через несколько дней, 1 июня 1943 г., немецкая авиация совершила массированный налет на г. Волхов. В результате на несколько дней железнодорожное сообщение Ленинграда с тылом страны оказалось прервано.

Показателем эффекта от одного этого налета является еще и пропуск поездов через ст. Шлиссельбург. В течение нескольких дней он очень резко снизился, от сотни и более вагонов за сутки, до количества от считанных единиц, до нескольких десятков[802]. Бомбардировочная авиация 1-го Воздушного флота регулярно повторяла удары по г. Волхов в течении июня 1943 г.

Следует признать, что разрушение мостов через Волхов был самым крупным успехом авиации противника в ходе ударов по коммуникациям Ленинграда и Ленинградского фронта за весь период с сентября 1941 г. Ряд советских исследователей отрицал факт такого значительного успеха авиации противника[803]. Однако В.М. Ковальчук в своей монографии привел данные о результатах этого налета и о мерах, принятых командованием Ленинградского фронта для перераспределения потока грузов и скорейшего восстановления разрушенного[804]. К концу июня 1943 г. необходимость массирования сил немецкой авиации для проведения операции «Цитадель» заставила немецкое командование отказаться от ударов по советским промышленным центрам и коммуникациям Ленинграда.

---

[801] NARA. T. 312. R. 858. Fr. 9027127.
[802] ЦГА ИПД СПб Ф. 24. Оп. 2в. Д. 6560. Л. 156.
[803] См. напр. Иноземцев И.Г. Под крылом – Ленинград. С. 162-163; Войска Противовоздушной обороны страны. // отв. ред. П.Ф. Батицкий. М., 1968. С. 216.
[804] См. Ковальчук В.М. Дорога Победы осажденного Ленинграда. С. 140-144.

Артиллерийский огонь противника продолжал оказывать серьезное влияние на работу трассы вплоть до конца 1943 г. Его эффективность несколько упала к осени 1943 г. После потери района на Синявинских высотах в сентябре 1943 г., откуда можно было вести наблюдение, огонь противника стал менее эффективен. Однако угроза серьезных разрушений в результате действий противника существовала всегда. Однако с этого момента немецкое командование уже начало разработку плана отхода от Ленинграда. Получалась ситуация, когда перелом в осуществлении снабжении осажденного Ленинграда и войск Ленинградского фронта был окончательно закреплен изменением общей военно-политической ситуации.

Как это бывало и ранее, руководство Ленинграда решило осуществлять снабжение города зимой 1942-1943 гг. следующими способами. Помимо уже опробованного на практике проекта дороги по льду Ладожского озера, член Военного Совета Ленинградского фронта А.А. Жданов решил добиться осуществления крайне рискованного замысла. Этим замыслом стало строительство железной дороги через Ладогу. Одновременно, советское командование разрабатывало очередную операцию по прорыву блокады. Ее первоначальный замысел мало отличался от того, что планировалось осуществить в ноябре 1941 г. Более того, использование Шлиссельбурга как перевалочный базы было задумано еще в августе-сентябре 1941 г. Поэтому получилось, что задача, которая неоднократно ставилась перед войсками оказалась частично выполнена только в январе 1943 г. Также оказалось, что самым актуальным в складывающейся под Ленинградом ситуации оказался проект строительства обвода Мгинского железнодорожного узла. А решение, которое воплотили в жизнь путем постройки линии Шлиссельбург-Поляны было принято еще в ноябре 1941 г. Постановка задача войскам велась таким образом, что первоначальная идея прорыва блокады по сути своей обеспечивало строительство только такой трассы. Только после ряда доработок операция приобрела несколько иной характер и общей задачей для Ленинградского и Волховского фронтов стал не только прорыв блокады, но и освобождение линии железной дороги Мга-Волховстрой.

Важно отметить, что на этот раз общая стратегическая ситуация складывалась таким образом, что войска двух фронтов имели возможность выполнить эту задачу. Осуществив прорыв блокады Ленинграда советское командование закрепило произошедший летом 1942 г. перелом в осуществлении снабжении Ленинграда. Строительство железной дороги через Ладожское озеро было приостановлено. Однако развить успех не удалось. В ходе последующих операций войскам Ленинградского и

Волховского фронтов не удалось освободить линию железной дороги Мга-Волховстрой.

С февраля 1943 г. доставка грузов в Ленинград одновременно осуществлялась по двум основным трассам. Построенная железнодорожная линия позволила наладить регулярное сообщение с тылом страны. Несмотря на самое серьезное за время всей блокады противодействие перевозкам со стороны авиации и артиллерии противника, ему не удалось полностью прервать доставку грузов в Ленинград. С середины лета 1943 г. противодействие противника оказывало на работу путей сообщения все менее значительное воздействие в силу складывающейся военно-политической ситуации.

Заключение

К началу Великой Отечественной войны Ленинград представлял собой крупный промышленный центр. Город существовал за счет привоза значительных объемов топлива и продовольствия. Опыт работы в условиях транспортного кризиса был получен во время советско-финляндской войны. Перед началом Великой Отечественной войны основные силы Ленинградского Военного округа должны были обеспечить обороны линии госграницы к северу от Ленинграда. В тех условиях, которые сложились в течение июня-июля 1941 г., борьба за пути сообщения Ленинграда началась уже с момента вступления немецких войск в пределы Ленинградской области. Контрудар войск Северо-Западного фронта под Сольцами сорвал планы немецкого командования по захвату Чудово. С конца июля 1941 г. немецкое командование решило сконцентрировать усилия на окружение Ленинграда и прилегающего к нему района.

Результаты исследования позволяют утверждать, что советское командование не смогло организовать оборону путей сообщения Ленинграда. Кризис снабжения Ленинграда начался с момента утраты Чудово, повлекшей срыв только что начавшейся массовой эвакуации и поставок грузов. Решение ГКО 30 августа 1941 г. о снабжении Ленинграда было принято слишком поздно, чтобы кардинально повлиять на ситуацию, а попытка Военного совета Ленинградского фронта организовать в Шлиссельбурге перевалочную базу снабжения и эвакуации оказалась неудачной. Однако эта попытка в значительной степени предопределила решения и действия советского руководства при организации последующих попыток прорыва блокады и при планировании и строительстве новых коммуникационных линий. В результате, основной объем работы по снабжению города осуществлялся за счет перевозок по Ладожскому озеру силами Ладожской военной флотилии и Северо-Западного речного пароходства. Организация воздушного моста в Ленинград не могла решить проблемы снабжения осажденного города из-за плохой организации и малого количества самолетов. Большая часть доставленного ими продовольствия не предназначалась для населения города.

Наступление войск 16-й армии в октябре 1941 г. и последовавший в ноябре захват Тихвина привели к крайнему обострению ситуации с доставкой грузов. К этому моменту запасы топлива и продовольствия в Ленинграде уже подходили к концу.

Освобождение Тихвина в декабре 1941 г. стало началом перелома в борьбе за пути сообщения. Окончательно, перелом произошел после того, как немецкое командование отдало приказ об отходе к р. Волхов.

Руководство Ленинграда работало не только над попытками обеспечить снабжение окруженной территории за счет создания новых коммуникационных линий. Попытки прорыва блокады Ленинграда были напрямую связаны с теми или иными планами снабжения и эвакуации. На каждый из существовавших планов или задумок по прорыву блокады имелся план восстановления железной дороги на освобожденной территории. Появление подобных планов было одним из первых шагов к централизации планирования и осуществления восстановительных работ в масштабах всего Северо-Западного направления. Часть попыток прорыва блокады проводилась с целью освобождения узловой станции Мга, и планам командования соответствовал разработанный план восстановления железной дороги.

Помимо планов восстановления был разработан план восстановления связи Ленинграда с тылом страны без освобождения той или иной железнодорожной линии, а именно - план строительства обвода Мгинского железнодорожного узла. В той или иной степени, большая часть попыток прорыва блокады в течение 1941-1943 гг. осуществлялась таким образом, что самым актуальным оставался именно план строительства, а не существовавшие планы восстановительных работ.

Зимой 1941-1942 гг. советское командование пыталось организовать операцию по снятию блокады Ленинграда в ходе общего контрнаступления. Решение задачи по прорыву блокады Ленинграда являлось частной задачей в рамках этой операции. План по восстановлению линии Октябрьской железной дороги от Колпино до ст. Чудово был подготовлен за месяц до появления директив Ставки ВГК, согласно которым действовали войска. Осуществление плана зависело не только от успеха войск, но и того, будет ли в наличии свободная рабочая сила для осуществления масштабных строительных работ. Попытки освобождения Любани войсками Ленинградского и Волховского фронтов были попыткой выполнить эту задачу.

Несмотря на неуспехи ряда попыток советских войск прорвать блокаду, контрнаступление зимы 1941-1942 гг. заставило

противника отказаться от регулярных ударов по коммуникациям Ленинграда.

Транспортный коллапс внутри блокадного кольца был связан с условиями, сложившимся из-за крайней нехватки топлива, общего развала работы городских служб. Военный совет Ленинградского фронта не принял мер для нормализации ситуации на участке железной дороги от Финляндского вокзала до станций на берегу Ладожского озера. Не было налажено водоснабжение для паровозов. В результате этого доставка грузов непосредственно в город и остальным потребителям была чрезвычайно затруднена.

Только когда были приняты меры по развитию путевого хозяйства, налаживанию водоснабжения и снабжения топливом, удалось организовать доставку грузов до Ленинграда. Тем самым, был достигнут перелом в снабжении города. В дальнейшем, снабжение блокированного участка и Ленинграда шло без подобных срывов. Для этого была проведена большая работа. Транспортные узлы на левом берегу озера прошли длительный период развития, усилен судовой состав Ладожской военной флотилия и Северо-Западного речного пароходства. Постоянная активность войск Ленинградского и Волховского фронта не давала противнику организовать регулярные удары по путям сообщения Ленинграда.

Планирование и проведение операций по прорыву блокады теперь сводилось к тому, что части РККА должны были пробить узкий коридор в Южном Приладожье. Так, в ходе Синявинской операции августа-сентября 1942 г. в первую очередь, решалась задача прорыва блокады вдоль каналов к Шлиссельбургу. Несмотря на то, что добиться успеха не удалось, операция сыграла решающую роль в срыве немецких планов по захвату Ленинграда и не дала противнику сконцентрировать силы своей авиации на ударах по коммуникациям города. Таким образом, действия войск Красной армии способствовали выполнению постановления Военного Совета от 5 июля 1942 г. по превращению Ленинграда в военный город и закреплению перелома в работе путей сообщения.

Одновременно, планировалось создание дороги по льду Ладожского озера., был разработан и начал осуществляться проект строительства железной дороги через Ладожское озеро. Прорыв блокады Ленинграда позволил осуществить постройку железной дороги на освобожденной территории. По своей сути, это строительство являлось воплощением в жизнь проекта постройки

обвода Мгинского железнодорожного узла. Однако и после этого немцы были способны серьезно затруднить работу путей сообщения. Переход к тому, что организационные трудности работы путей сообщения, а не непосредственное ведение боевых действий, серьезно влияли на доставку грузов в Ленинград явился следствием изменения общей стратегической обстановки.

Список использованных источников и литературы.

Архивные фонды

ЦАМО РФ.

Ф. 204. Полевое управление Волховского фронта.

Ф. 217. Полевое управление Ленинградского фронта.

Ф. 249. Главное командование Северо-Западного направления.

Ф. 309. 2-я Ударная армия.

Ф. 344. 8-я армия.

Ф. 410. 54-я армия.

Ф. 411. 55-я армия.

Ф. 424. 67-я армия.

Ф. 815. 4-й гвардейский стрелковый корпус.

Ф. 821. 6-й гвардейский стрелковый корпус.

Ф. 27012. 11-я отдельная железнодорожная бригада

ЦГА ИПД СПб.

Ф. 24. Ленинградский Областной комитет КПСС.

Ф. 25 Ленинградский Городской комитет КПСС.

Ф. 4000. Ленинградский Институт Историко-Политических исследований.

ЦГА СПБ

Ф. 2275. Федеральное Государственное унитарное предприятие «Октябрьская железная дорога МПС России»

Ф. 7384. Санкт-Петербургский Совет Народных депутатов

Ф. 9076. Управление строительства «Метрострой» Государственной корпорации «Трансстрой».

ЦГА НТД Ф. 244. Ленинградская проектная контора «Лентранспроект» Всесоюзного Проектно-изыскательского объединения Народного комиссариата Путей сообщения СССР.

NARA.

Т. 311. Группы армий.

Т. 313. Танковые армии.

Т. 312. Армии.

Т. 313 Армейские Корпуса.

Т. 315. Дивизии.

Документальные публикации

1. Блокада Ленинграда в документах рассекреченных архивов / под общ. ред. Н.Л. Волковского. – СПб.: Полигон, 2005. – 776 с.
2. Блокада в решениях руководящих партийных органов Ленинграда, 1941-1944 гг.: постановления бюро ленинградских горкома и обкома ВКП(б), стенограммы заседаний / отв. составитель К. А. Болдовский . - Ч. 1: Июнь 1941 г. - март 1942 г. - СПб.: Изд-во Санкт-Петербургского университета, 2019. - 858.
3. Блокада в решениях руководящих партийных органов Ленинграда. 1941–1944 гг. Сб. документов. Постановления бюро ленинградских горкома и обкома ВКП(б), стенограммы заседаний / отв. сост. К. А. Болдовский. Часть II. Март — декабрь 1942 г. — СПб.: Изд-во С.-Петерб. ун-та, 2020. — 1261 с.
4. Война Германии против Советского Союза // под ред. Р. Рюрупа. Berlin: — Argon. 1992. — 288 с.
5. "Вы просто неорганизованные люди и не чувствуете ответственности за свои действия": из переговоров по прямому проводу между Москвой и Ленинградом в 1941-1942 гг. // публ. К.А. Болдовского, Г.Л. Соболева, М.В. Ходякова. Новейшая истории России. № 1. 2014. С.275-292.
6. 900 героических дней. Сборник документов и материалов о героической борьбе трудящихся Ленинграда в 1941-1944 гг. // Сост. Х.Х. Камалов и др. - М., Наука. 1966. - 422 с.
7. Ленинград в осаде: Сб. документов о героической обороне Ленинграда в годы Великой Отеч. войны, 1941 - 1944 / Отв. ред. д. ист. н. А.Р. Дзенискевич. — СПб. : Лики России, 1995. — 640 с.

8. Ленинград. Война. Блокада. Дорога жизни : Материалы и исследования / сост.: П.В. Игнатьев, Э.Л. Коршунов, А.И. Рупасов и др. — СПб : ГАЛАРТ, 2018. – 432 с.
9. На приеме у Сталина. Тетради (журналы) записей лиц, принятых И.В. Сталиным // Ред. А.А. Чернобаев.— М.: Новый хронограф, 2008. — 784 с
10. Русский архив: Великая Отечественная: Ставка ВГК. Документы и материалы. 1941 год. // под ред. В.А. Золотарева Т. 16 (5— 1). — М.: ТЕРРА, 1996. — 448 с.
11. Русский архив: Великая Отечественная: Ставка ВГК: Документы и материалы: 1942 год. // под ред. В.А. Золотарева. Т. 16(5-2). — М.: ТЕРРА, 1996. — 624 с.
12. Русский архив: Великая Отечественная. Ставка Верховного Главнокомандования: Документы и материалы. 1943 год. // под ред. В.А. Золотарева. Т. 16(5-3) — М: ТЕРРА, 1999. — 360 с.

Воспоминания.

1. Борщев С.Н. От Невы до Эльбы // С.Н. Борщев. — Л.: Лениздат, 1973. – 438 с.
2. Ветеран // Сост. Я.Ф. Потехин, М.П. Стрешинский, И.М. Франтишев. Вып. 1. — Л.: Лениздат. — 1977. 384 с.
3. Воздушный мост над Ладогой / сост. В.И. Краснояров, М.И. Ялыгин. – Л.: Лениздат, 1984. – 256 с.
4. Майоров Я.М. Магистрали мужества. //Я.М. Майоров — М.: Воениздат, 1982.— 190 с.
5. Мерецков К.А. На службе народа / К.А. Мерецков. – М.: Политиздат, 1968. – 464 с.
6. На Волховском фронте: Воспоминания ветеранов / Сост. Д.К. Жеребов. – Л.: Лениздат, 1978. — 343 с.
7. На Дороге жизни // Сост. П.Л. Богданов. — Л.: Лениздат, 1980. — 591 с.
8. Невский пятачок. Воспоминания участников боев под Невской Дубровкой в 1941-1943 годах / под общ. ред. К.К. Грищинского. – Л.: Лениздат, 1977. – 367 с.
9. Оборона Ленинграда. 1941-1944. Воспоминания и дневники участников / Предисл. М. В. Захарова. Л.: Наука., 1968. – 791 с.
10. Октябрьская фронтовая. Воспоминания железнодорожников о работе Октябрьской магистрали в годы Великой Отечественной

войны 1941-1945 гг. / под общ. ред. В.В. Чубарова. – Л.: Лениздат, 1970. – 431 с.

11. Операция «Искра». (Прорыв блокады Ленинграда. 1943 г.). Сб. воспоминаний / сост. С.М. Бойцов, С.Н. Борщев. – Л.: Лениздат, 1973. – 632 с.
12. Павлов Д.В. Ленинград в блокаде / Д.В. Павлов. – Л.: Лениздат, 1985. – 238 с.
13. Русаков З.Г. Нашим морем была Ладога / З.Г. Русаков. – Л.: Лениздат, 1980. – 184 с.
14. Тихвин, год 1941-й: Воспоминания участников боев на тихвинском и волховском направлениях в октябре-декабре 1941 г. / сост.: Д.К. Жеребов. - Л: Лениздат, 1974. - 399 с.
15. Федюнинский. И.И. Поднятые по тревоге. / И.И. Федюнинский. М.: Воениздат. 1961. – 248 с.
16. Чероков В.С. Для тебя, Ленинград. Л.: Лениздат. - 1988. 224 с.

Исследовательская литература

1. Агапов М.М. Любанская операция (07.01.1942 - 10.07.1942) : (ход боевых действий и мужество воинов) Ч. 1: Наступательная операция (07.01.1942 - 30.04.1942) / М.М. Агапов. — М., б/м., 2005. — 294 с.
2. Алексеенков А.Е и др. Ленинград в борьбе месяц за месяцем, 1941-1944 / А.Е. Алексеенков. — СПб.: Изд-во фирмы "Ланс", 1994. — 349 с.
3. Барбашин И.П., Харитонов А.Д. Боевые действия Советской Армии под Тихвином в 1941 году / И.П. Барбашин, А.Д. Харитонов – М.: Воениздат, 1958. — 80 с.
4. Белан П.С. Казахстанцы в боях за Ленинград / П.С. Белан. — Алма-Ата: Наука, 1973. — 243 с.
5. Белорусова А.Ю. Летчики особого назначения / А.Ю. Белорусова — М.: АСТ. 2019. — 704 с.
6. Битва за Ленинград / И.П. Барбашин, А.И. Кузнецов, В.П. Морозов; под общ. ред. В.Е. Зубакова. — М.: Воениздат, 1964. – 608 с.
7. Болдовский К.А. Ленинград в декабре 1941 г. // Новейшая история России. 2019. Т. 9. №1. С. 70-82.
8. Болдовский К.А. Горком ВКП(б) и система управления Ленинградом в начале Великой Отечественной войны Вестник Санкт-Петербургского университета. История. 2016. № 2. С. 61-73.

9. Блокада рассекреченная // Сост. В. Демидов. — СПб.: Бояныч, 1995. — 254 с.
10. Боевая летопись Военно-морского флота 1941-1942 / А.А. Комаров, О.Ю. Кузнецов, З.В. Николаева и др; под общ. ред. Г.А. Аммона. – М.: Воениздат. 1992. – 496 с.
11. В годы суровых испытаний. Ленинградская партийная организация в Великой Отечественной войне // сост. А.П. Крюковских. — Л.: Лениздат 1985. — 424 с.
12. Войска противовоздушной обороны страны. / Я.К. Кекало, Н.А. Светлишин и др; под общ. ред. М.А. Анаймовича. – М.: Воениздат, 1968. – 440 с.
13. Гаврилов Б. И. Долина смерти: Трагедия и подвиг 2-й Ударной Армии / Б.И. Гаврилов — М.: Дубрава, 2005. – 478.
14. Ганценмюллер Й. Осаждённый Ленинград: город в стратегических расчетах агрессоров и защитников, 1941-1944 / Й. Ганценмюллер. — М.: Центрполиграф, 2019. – 510 с.
15. Гланц Д. Битва за Ленинград, 1941-1944 / Д. Гланц. — М.: Астрель, 2008. — 638 с.
16. Иноземцев И.Г. Под крылом — Ленинград. Боевой путь ВВС Ленинградского военного округа и 13-й воздушной армии в годы Великой Отечественной войны / И.Г. Иноземцев — М.,1978. — 421с.
17. История Великой Отечественной войны Советского Союза 1941-1945. В 6-ти т. / под общ. ред. П.Н. Поспелова. – М.: Воениздат, 1961.
Т. 2. Отражение советским народом вероломного нападения фашистской Германии на СССР. Создание условий для коренного перелома в войне (июнь 1941 г. – ноябрь 1942 г.). – 679 с.
18. История «Ленгипротранса». // под ред. Л.Н. Данильчика и др. Т. 1. — СПб.: АГАТ. 2005. — 376 с.
19. История ордена Ленина Ленинградского военного округа / Н.И. Барышников, Н.Ф. Варгин, Л.Г. Винницкий и др; под общ. ред. Ф.Ф. Викторова. – М.: Воениздат, 1974. – 613 с.
20. Июнь 1941--май 1945: о подвиге Ленинграда строками хроники // Ю. Н Яблочкин, Н. К. Новиков, В.А. Ежов. — Л.: Лениздат, 1989. — 719 с.
21. Железнодорожные войска в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг. // под ред. Г.И. Когатько. — М.: Альпари. 1995. — 340 с.
22. Звонарев Б.М., Шмаков Н.А. Боевая деятельность Ладожской военной флотилии в Великой Отечественной войне (1941-1944 гг.) / Б.М. Звонарев, Н.А. Шмаков — М.: Воениздат, 1954. – 216 с.

23. Кадыров Н.З. От Минска до Вены: Боевой путь 4-й гвардейской Апостоловско-Венской Краснознамённой стрелковой дивизии / Н.З. Кадыров — М.: Воениздат, 1985—176 с.
24. Карасев А.В. Ленинградцы в годы блокады. 1941-1943 / А.В. Карасев — М.: Изд-во Акад. наук СССР. 1959. — 315 с.
25. Карцев К.Е., Масленников П.В. Сагайдак П.Т. Жертвуя собой. Очерк о боевом пути 92-й стрелковой дивизии / К.Е. Карцев, П.В. Масленников, П.Т. Сагайдак. — М.: Воениздат. 1989. — 216 с.
26. Ковалев И.В. Транспорт в Великой Отечественной войне (1941-1945 гг.) / И.В. Ковалев. – М.: Наука, 1981. – 480 с.
27. Ковальчук В. М. Дорога победы осажденного Ленинграда / В.М. Ковальчук — М.: Наука, 1984. – 216 с.
28. Ковальчук В.М. Ленинград и Большая Земля / В.М. Ковальчук. – Л.: Наука, 1975. – 328 с.
29. Козырев И.Ф., Поляков Г.Г. С боями от Ленинграда до Шверина: Хроника 191-й Краснознаменной Новгородской стрелковой дивизии / И.Ф. Козырев, Г.Г. Поляков — СПб.: Вести. — 1998. 365 с.
30. Крупица К.К. Любанская наступательная операция, янв.-июнь 1942 г.: Боевые действия второй удар. Армии // Составители К.К. Крупица, И.А. Иванова. — СПб.: ИНКО, 1994. — 128 с.
31. Крупица, К. Боевые действия 2-й ударной армии // Прорыв блокады Ленинграда: январь 1943 г.: боевые действия Второй Ударной армии : сб. / сост. К. К. Крупица. – СПб.: ИНКО. — 1994. – 112 с.
32. Крюковских А.П. К истории второй попытки прорыва блокады // Новый Часовой №10. С. 127-137.
33. Куманев Г.А. На службе фронта и тыла: железнодорожный транспорт СССР накануне и в годы Великой Отечественной войне, 1938-1945/ Г.А. Куманев — М.: Наука, 1976. — 455 с.
34. Лебедев Ю.М. Ленинградский «Блицкриг». На основе военных дневников высших офицеров вермахта генерал-фельдмаршала Вильгельма Риттера фон Лееба и генерал-полковника Франца Гальдера. 1941-1942 / Ю.М. Лебедев. – М.: Центрполиграф, 2011. – 460 с.
35. Ленинградская битва. сборник статей / Отв. ред. А.П. Крюковских. — СПб: Областной музейный центр, 1995. — 203 с.
36. Манаков Н.А. В кольце блокады: Хозяйство и быт осажденного Ленинграда / Н.А. Манаков – Л.: Лениздат, 1961. 215 с.
37. Мирные крылья в годы войны // Сост. И.М. Дроговоз - М.: Воздуш. трансп., 1995. — 442с.
38. На Волховском фронте, 1941-1944 гг. // Отв. ред. А.И. Бабин. — М.: Наука, 1982. — 398 с.

39. Никитин А.А. Ладога, 1942: Противоборство двух флотилий / А.А. Никитина — СПб.: Гйоль. 2019. — 116 с.
40. Овсянников Ю.А. Дорога в 500 дней. Шлиссельбург и окрестности в годы Великой Отечественной войны / Ю.А. Овсянников — СПб.: Митра. 2019. — 319 с.
41. Очерки истории Ленинграда Т. 5: Период Великой Отечественной войны Советского Союза. 1941-1945 гг /. В.Б. Азаров, Т.С. Александрова, А.Р. Дзенискевич и др. – Л.: Наука., 1967. — 748 с.
42. Олейников Г.А. Героические страницы битвы за Ленинград: исследование хода и анализ некоторых операций и сражений на Северном (Ленинградском) и Волховском фронтах 1941-1942 годов / Г.А. Олейников — СПб.: Нестор. 2001. —311с.
43. Операции Советских Вооруженных Сил в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг. Военно-исторический очерк. // под ред. С.П. Платонова.
Т. 1. М., 1958. — 735 с.
Т. 2. М., 1958 —520 с.
44. Плацдарм: Невский "пятачок", 1941-1943: сборник статей / О.А. Суходымцев и др. — СПб.: Галарт, 2013. — 335 с.
45. Соболев Г.Л. Ленинград в борьбе за выживание в блокаде Кн. 1.Июнь 1941-июнь 1942. / Г.Л. Соболев — СПб.: Изд-во СПбГУ. 2013. — 696 с.
Кн. 2: Июнь 1942 - январь 1943. — СПб.: Изд-во СПбГУ. 2015. — 525 с.
46. Стрешинский М.П., Франтишев И.М., Князев С.П. На защите невской твердыни: Ленинградская партийная организация в годы Великой Отечеств. Войны/ М.П. Стрешинский, И.М. Франтишев, С.П. Князев — Л.: Лениздат, 1965. — 643 с.
47. Советский речной транспорт в Великой Отечественной войне // М.Н. Чеботарев, А.Н. Абоймов, М.Д. Амусин. – М.: Воениздат, 1981. – 328 с.
48. Сяков Ю.А. Неизвестные солдаты. Сражения на внешнем фронте блокады Ленинграда / Ю.А. Сяков — СПб. Знание; ИВЭСЭП, 2004 — 302 с.
49. Сяков Ю.А. Героическая битва за Ленинград: исследование хода событий и анализ основных сражений советских войск с немецко-фашистскими захватчиками на внешнем фронте блокады 1941-1944 гг. / Ю.А. Сяков — СПб.: СПбГИЭУ, 2005. — 370 с.
50. Толокнов С.А. Ладожская военная флотилия в Великой Отечественной войне. 1941-1944: Бой за остров Сухо / С.А. Толокнов — СПБ.: Нестор — 2009. — 138 с.
51. Туз. А. Цена разрушения: Создание и гибель нацисткой экономики / А. Туз. — М.: Изд-во Института Гайдара. 2018 — 864 с.

52. Хозин М.С. Об одной малоисследованной операции //Военно-исторический журнал. 1966. №2. С. 35-46.
53. Юрасов В.М и др. Магистраль имени Октября / В.М. Юрасов и др. — М.: Транспорт, 1990. — 342 с.

На иностранном языке:

1. von Allmayer-Beck C. Die Geschichte der 21. (ostpr./westpr.) Infanterie-Division. — Muenchen: Schildverlag 2001. — 716 S.
2. Asmus D. 20. Infanterie Division (mot). Chronik und Geschichte. Teil 1. 2011. — 318 S.
3. Bergstrom C., Michailov A. Black Cross/Red Star: The Air War Over the Eastern Front. Vol. 2: Resurgence. January-June 1942. — Grand Teton Pacifica Military History. 2001 —. 230 P.
4. Bidlack R. Lomagin N. The Leningrad Blockade, 1941-1944: A New Documentary History from the Soviet Archives. — Yale Univercity. 2012. — 552 p.
5. Bock W., Rodeike P., Prien J., Stemmer G. Die Jagdfliegerverbaende der Deutschen Luftwaffe 1934-1945 Teil 9.III Einsatz im Osten bis zur Niederlage bei Stalingradю 1.5.1942 bis 3.2.1943. — Buchverlag Rogge GmbH. 2003. 509 S.
6. Bock W., Prien J., Rodeike P., Stemmer G. Die Jagdrfliegervebaende der Deutschen Luftwaffe 1934 bis 1945. Teil. 6/II. Unternehmen “Barbarossa”. Einsatz im Osten – 22.6 bis 5.12. 1941. — Buchverlag Rogge GmbH. 2003. — 350 S.
7. Ganzenmueller J. Das belagerte Leningrad, 1941-1944: die Stadt in den Strategien von Angreifern und Verteidigen. — Schoeningh, 2005. — 412 S.
8. Germany and the Second World War. Vol. 4: The attack on the Soviet Union / Horst Boog. Oxford : Clarendon press ; New York : Oxford univ. Press 1996. 1364 p.
9. Haupt W. Die Geschichte die 8. Panzer-Division. — Podzun, 1987. — 418 s.
10. Huerter J. Hitlers Heerfuehrer. Die deutschen Oberbefehlshaber im Krieg gegen die Sowjetunion 1941/1942. — Muenchen, Oldenbourg, 2007. — 719 s.
11. Kay A. Exploitation, Resettlement, Mass Murder: Political and Economic Planning for German Occupation Policy in the Soviet Union, 1940–1941. — Berghahn Books. — 256 p.
12. Kilian J. Wehrmacht und Besatzungsherrschaft im Russischen Nordwesten 1941-1944: Praxis und Alltag in der

Militärverwaltungszone der Heeresgruppe Nord. — Schoeningh Ferdinand GmbH. 2012. — 656 s.
13. Kranz B. Geschichte der Hirschberger Jaeger: 1920 bis 1945. — Duesseldorf. 1975. — 978 s.
14. Kriegstagebuch des Oberkommandos der Wehrmacht (Wehrmachtführungsstab): 1940-1945. — Frankfurt a. M.: Bernard & Graefe, 1961-1963.
Bd. 1. August 1940-31. Dezember 1941. Zsgs H.-A. Jacobsen. — 1286 S.
15. Bd. 2. 1. Januar 1942 - 31. Dezember 1942. Halbband 2. [1942] / Zusgest. und erläut. von Andreas Hillgruber. — 1963. – 780 S.
16. Lohse G. Geschichte der rheinisch-westfaelischen 126. Infanterie-Division. 1940-1945. — Bad Nauheim, 1957. — 312 S.
17. Nazi policy on the Eastern front, 1941: Total war, Genocide and Radicalisation // ed. by Alex Kay, Jeff Rutherford and David Stahel. — Rochester, 2012. — 360 p.
18. Plocher H. The German Air Force Versus Russia, 1942. — New York: ARNO PRESS. 1968. — 470 p.
19. Pohlman H. Geschichte der 96. Infanterie Division. — Bad Nauheim. — 1959.
20. Trautloft H. Kriegs-Tagebuch von Hannes Trautloft. Cruenherzjaeger im Luftkampf. 1940-1945. — VDM Heinz Nickel. 2006. — 310 S.
21. von Zydowitz K. Die Geschichte der 58. Infanterie Division. — Kiel, 1952. — 210 S.