

Альберт ИЗМАЙЛОВ

НА ЛАДОЖСКОЙ ДОРОГЕ ЖИЗНИ

В ноябре 2021 года исполняется 80 лет со дня начала движения по ледовой ладожской Дороге жизни в годы битвы за Ленинград 1941–1944 годов.

С ладожской Дорогой жизни связано имя ленинградца Алексея Николаевича Косыгина.

Неоценим вклад Алексея Николаевича Косыгина в организацию и выполнение небывало сложной, не виданной ранее работы по эвакуации из прифронтовой полосы в глубь страны большого количества промышленных предприятий, оборудования, научных, культурных, материальных ценностей, главное — миллионов людей, специалистов. И не только эвакуацию, но и создание на новых местах и запуск в эксплуатацию оборонных предприятий, давших фронту все необходимое. С 24 июня по декабрь 1941 года Косыгин выполнял работу заместителя председателя Совета по эвакуации. Совет принимал решения об эвакуации, определял пункты для размещения предприятий, выделял для этого транспорт, контролировал все работы по отправке, перевозке, выгрузке, монтажу станков и оборудования, налаживанию работы, пуску новых предприятий.

Многое сделал Косыгин для налаживания работы ленинградских предприятий, предложил сосредоточить производство на заводах, обеспеченных кадрами, остальные были законсервированы. По его совету на предприятиях было организовано дополнительное питание.

Заместитель Председателя Совета Народных Комиссаров Алексей Николаевич Косыгин проводил тот вечер в гостях у председателя Госплана Н. А. Вознесенского. Было это 31 декабря 1941 года. Здесь и отыскал Косыгина дежурный офицер по особым поручениям. Так Алексей Николаевич неожиданно в три часа новогодней ночи оказался за столом, за которым были Сталин, Маленков, Берия, Хрущев. В ходе застольной беседы Верховный Главнокомандующий выдвинул перед Косыгиным ответственную задачу: организовать эвакуацию блокадного Ленинграда. Это был небывалый по важности проект. В осажденном городе находилось около двух миллионов жителей, в том числе четыреста тысяч детей, все они были в тот период без еды, воды, света, топлива.

Как никто другой, Алексей Николаевич Косыгин хорошо знал сложнейшую обстановку в осажденном Ленинграде, именно он в августе 1941-го в составе комиссии ГКО под обстрелами и бомбежками прибыл в прифронтовой город для оказания помощи в его обороне, налаживании управленческих связей городских властей, армии, флота.

Альберт Федорович Измайлов родился в Ленинграде в 1937 году, житель блокадного Ленинграда, кандидат филологических наук.

17 января 1942 года в Кремле прошло совещание по оказанию помощи Военному совету Ленинградского фронта в спасении голодающего населения. Грузовой транспорт с продовольствием направляется из Москвы, Горького, Ярославля на ладожскую Дорогу жизни.

19 января 1942 года Косыгин на «дугласе» в сопровождении истребителей московского ПВО и затем истребителей Ленинградского фронта прибывает в осажденный Ленинград. После оперативного обсуждения планов эвакуации на Военном совете Ленфронта Косыгин докладывает о намеченных мерах Сталину по телефону, получает одобрение и официальное задание: вывезти из заблокированного города полмиллиона человек. Косыгин побывал на Кировском заводе, «Электросиле», в ряде районов города, особо пострадавших от обстрелов и бомбардировок. Была проведена инвентаризация оставшихся в городе материалов и оборудования: приборов, цветных металлов, необходимых тыловым заводам. Все это было без ущерба для обороны города вывезено в тыл.

Началась небывалая, кропотливая организаторская и практическая работа по обустройству инфраструктуры ладожской Дороги жизни, демонтажу промышленного оборудования, эвакуации населения, доставке в город-фронт продовольствия, боеприпасов, топлива.

Комиссар Ладожской военно-автомобильной дороги И. В. Шикин рассказывал: «Мне не раз приходилось встречаться на льду озера с Алексеем Николаевичем, докладывать ему о ходе перевозок и эвакуации населения, получать от него указания и советы, как лучше организовать это дело».

Один из помощников Косыгина вспоминал: «Алексей Николаевич каждые два дня навещался на станцию Борисова Грива, объезжал по кольцевым маршрутам все пункты приема и отправки людей, грузов, ремонта техники, защиты Дороги жизни от авиации противника. Бывал он и на эвакуационном пункте станции Жихарево за блокадным кольцом, уже на восточном берегу Ладоги»¹. На девятом, одиннадцатом, двенадцатом и двадцать четвертом километрах ледовой трассы были установлены большие утепленные палатки, где можно было отогреться, получить медицинскую помощь.

По предложению Косыгина, под его контролем, совместно с Военным советом и городскими организациями сооружается в 1942 году трубопровод, который был проложен по дну Ладожского озера и обеспечил топливом город-фронт.

22 и 23 апреля 1942 года по талому льду озера на фронт были перевезены около 11 тысяч бойцов для пополнения 54-й армии. 24 апреля 1942-го из-за появления на льду поверхностной воды движение по ледовой трассе было прекращено. Развернулись работы по подготовке причалов и флота для работы водной трассы ладожской Дороги жизни. Косыгин по три-четыре раза в неделю выезжал на сооружаемые объекты: причалы, пирсы, которые протянулись почти на девять километров вдоль Ладожского озера.

Качества экономиста-практика, организатора-психолога, апологета общечеловеческих ценностей помогали Косыгину в жестких условиях войны успешно решать важнейшие государственные программы эвакуации промышленного производства и людских ресурсов, обеспечения армии инженерным вооружением, восстановления народного хозяйства в освобожденных от врага районах страны, пройти путь от председателя Ленгорисполкома до главы правительства СССР.

В практической работе, как экономист-практик, он всегда придерживался принципа: жить по средствам. Косыгин тонко чувствовал и хорошо знал живой ритм функционирования экономики советского государства. Постоянное преодоление трудностей

¹ Гвишиани А. Д. Феномен Косыгина. М., 2004. С. 48.

сформировало в его характере стойкость, чувство долга и ответственности за порученное дело, умение вырабатывать и предлагать конкретное решение для устранения наметившихся проблем.

«Работать он умел очень красиво и компетентно, — отмечала его дочь Людмила, — даже в трудных и чрезвычайно трудных обстоятельствах, которые жизнь преподносила ему с избытком... представляется, что Алексей Николаевич... был счастливым человеком, ибо он последовательно в течение всей советской жизни работал с полной и искренней верой в то, что его деятельность на любом уровне в конечном итоге как бы вливалась в общее дело укрепления и процветания нашей страны. Ему было присуще, как утверждают многие знавшие его люди, умение понять проблему в целом, выделить ее основные составляющие части, создать план последовательного пути к достижению цели с наименьшими затратами... Несмотря на внешнюю суровость, он был в жизни трогательно доверчивым и открытым для близких ему людей человеком, искренне любил принимать в доме гостей, всегда радовался их приходу»².

После войны в предисловии к сборнику о героях Ладужской военной трассы Алексей Николаевич Косыгин писал: «Дорогу жизни обслуживали люди великого мужества. Со многими из них довелось мне в то время встречаться на ледяной дороге. Ни бомбежки, ни артиллерийские обстрелы береговых фашистских батарей, ни лютая стужа и метели не могли помешать им выполнять свой священный патриотический долг. Самоотверженность бесстрашных бойцов Ладужской военной флотилии, тружеников ледовой дороги, железнодорожников внесла достойный вклад в оборону Ленинграда. Защита Ленинграда, напряженный труд рабочих промышленных предприятий города в тяжелейших условиях блокады, прорыв вражеского окружения — это эпопея народного мужества и героизма, которые по праву вызвали восхищение всех прогрессивных людей мира»³.

Особо он отмечал самоотверженную борьбу и труд матросов и офицеров Ладужской военной флотилии. В письме Совету ветеранов Краснознаменной Ладужской флотилии он писал 27 мая 1966 года: «Матросы и офицеры Ладужской флотилии, проявляя бесстрашие и отвагу в борьбе с врагом, вносили достойный вклад в оборону Ленинграда. Подвиги их бессмертны. Героическая оборона Ленинграда вселила уверенность в народе, придала мужество и стойкость в борьбе против фашизма. Нет такой силы, которая смогла бы сломить наш героический народ. К Ленинграду в те дни было приковано внимание всей страны. Народ верил, что Ленинград, который за всю историю никогда не сдавал врагу, выстоит и победит. В этом большая заслуга ветеранов „Дороги жизни“. Наш народ всегда будет помнить этот подвиг как героическую эпопею»⁴.

* * *

На столах немецкого военного командования в апреле 1941 года лежала подробная, в масштабе 1:25 000, военно-географическая карта⁵ Ленинграда. На ней были указаны важнейшие жизненно важные объекты: вокзалы, морские и речные причалы, административные здания, места расположения военных органов власти и управления, штаб Ленинградского военного округа, казармы, аэродромы, склады, оборонные предприятия... Это был военно-географический план Ленинграда, изготовленный в 1936 году по заданию Ленсовета отделом военных карт Высшего генерального штаба. Как он попал к немцам?

² Людмила Косыгина. О моем отце // Советская Россия. 1989. 18 февраля. С. 4.

³ Гвишиани А. Д. Феномен Косыгина. М., 2004. С. 52.

⁴ Там же. С. 55.

⁵ В настоящее время эта карта хранится в военном архиве ФРГ под шифром: RHD 21/250/karte.

В начале войны не у всех наших командиров и руководителей предприятий были подробные карты берегов Ладожского озера, где надо было срочно строить подъездные пути, коммуникации, оборонительные укрепления. Ладожское озеро и его побережье не было еще освоено речниками, автомобилистами, железнодорожниками⁶.

И сколько надо было проявить сил, мужества, смекалки, чтобы в короткие сроки сделать все необходимое, чтобы ладожская Дорога жизни начала действовать.

На ладожской Дороге жизни в 1941–1944 годах трудились и воевали речники, автомобилисты, железнодорожники, портовые рабочие, судостроители, военные строители. Безопасность работы водной и ледовой трассы обеспечивали моряки Ладожской военной флотилии, артиллеристы, бойцы ПВО, стрелковых подразделений, летчики, сотрудники НКВД.

В условиях осады Ленинграда Ладожское озеро оставалось единственным путем, по которому город-фронт мог получать продовольствие, технику, боеприпасы, по которому могли эвакуироваться старики, женщины, дети. В короткие сроки на ладожских берегах были возведены причалы, железнодорожные и подъездные пути.

Документальные рассказы участников ладожской эпопеи скупы, просты, правдивы.

Люди ладожской Дороги жизни навсегда останутся в памяти потомков как мужественные и стойкие герои обороны Ленинграда.

* * *

В сентябре 1941 года начались восстановительные работы на Ярославском тракте до берега Ладожского озера, протяженностью 240 километров. Были построены и реконструированы автогужевые дороги, прилегающее к озеру. Перестраивался деревянный мост через реку Волхов длиной 497 метров.

«Когда была поставлена задача: „пробить дорогу на Большую землю“ — мы только этим и жили, — рассказывал помощник начальника Политуправления Ленфронта по комсомольской работе подполковник И. С. Бучурин⁷, — важна эта дорога была не только тем, чтобы получать продовольствие для ленинградцев и вывозить раненых и больных, стариков и детей, но и доставлять боеприпасы и людские резервы.

Осенью 1941-го мы кое-какие перевозки делали по водной трассе. Для ледовой дороги необходимо было сделать подъездные пути с обеих сторон Ладожского озера, подходы к нему и выходы. Эту задачу решали комсомольцы строительных и автомобильных батальонов. Задача стояла сложная — проложить дорогу в 107 километров (вместе с подъездными путями). Было организовано своего рода соревнование по перевыполнению норм строительства.

Почти 80 процентов работавших на трассе была молодежь, как на строительстве, так и на эксплуатации. Весь водительский состав состоял из молодых людей. Грузчики, регулировщицы, разметчицы дороги — юноши и девушки.

Во время строительства и функционирования трассы встал вопрос об охране дороги, об обеспечении безопасности работы. Нужно было охранять дорогу от бомбежек с воздуха (свыше двухсот самолетов противника было сбито над дорогой). Немцы непрерывно делали авианалеты на трассу. Охраняли дорогу с воздуха ПВО Свицкого района. В этой районной ПВО было около 50 процентов комсомольцев, которые охраняли трассу.

Дорога подвергалась обстрелу не только с воздуха, но и с суши. Поэтому береговой охране трассы так же уделялось большое внимание.

⁶ Центральный государственный архив историко-политических документов Санкт-Петербурга. Ф. 2785. Оп. 1. Д. 35. Л. 2.

⁷ Там же. Ф. 4000. Оп. 5. Д. 3173. Л. 2–7.

Когда было однорейсовое движение, тогда те, кто наваливал груз, те его и сваливали. При многорейсовом движении пришлось сформировать отдельные бригады грузчиков и разгрузчиков.

На дороге появились ремонтные базы, бригады, которые и жили на трассе. Создали „летучие“ ремонтные мастерские.

Если раньше формировались колонны машин, то позднее каждая машина без задержек отправлялась в путь. В начале работы трассы была создана одна колея, то позднее была проложена и вторая. Стало меньше потерь. Если снаряд или бомба попадали в колею, то погибала одна машина, а не несколько из колонны».

Автотранспортное управление Ленгорисполкома с начала войны передало Ленфронту около 200 машин с водительским и обслуживающим персоналом для перевозки военных грузов. Силами грузовых автопарков осуществлялись перевозки для нужд фронта: боеприпасов, оборудования, тяжелых орудий, воинских подразделений. Так, например, в течение одной ночи под вражеским огнем был перевезен из Ленинграда на 200 машинах минометный полк.

Автомашины перевозили заводское оборудование, сырье, рабочих. Автотранспорт исправно обслуживал МПВО города. Для увеличения объемов перевозок использовались автоприцепы. Ряд бензиновых машин был переведен на газ и твердое топливо.

С 22 января 1942 года 20 автобусов приступили к работе на трассе по эвакуации населения из Ленинграда. С 23 января здесь же начала работать прибывшая из Москвы колонна автобусов. Обе колонны трудились на трассе Борисова Грива—Жихарево протяженностью 55 километров. С мая по декабрь 1942 года было перевезено 214,2 тыс. пассажиров, в том числе на участке Борисова Грива—Жихарево—Лаврово—Кобона — 135,2 тыс., в Кобоне и Лаврово к пунктам посадки людей в вагоны — 73 тыс., на участке Жихарево—Борисова Грива (обратные рейсы) — 6 тыс. В Борисовой Гриве и Жихарево были организованы автомастерские по ремонту машин⁸.

* * *

Начальник эвакуационного пункта Борисова Грива Л. Левин рассказывал: «Я начал работать здесь с 25 декабря 1941 года. В создании и развитии этого эвакуационного городка участвовал 40-й стройтрест. Были трудности с рабочей силой, транспортом, жильем. Однако мы справились с поставленной задачей и к 20 января 1942 года городок был готов к приему эвакуированных. 22 января 1942-го прибыла первая группа ленинградцев, 1250 человек. Из 50 прибывших автобусов только 6 оказались исправными и готовы были следовать дальше. Мороз был под 30 градусов.

23 января 1942-го из Ленинграда вышел первый эшелон с эвакуированными. В 20 вагонах находилось около двух тысяч человек.

В январе 1942 года мы перевезли через Ладожское озеро 13 840 человек. В марте 1942 года состав нашего эвакуационного пункта состоял из 120 человек. Через наш эвакуационный пункт прошли многие ленинградские институты с профессорским составом, артисты ленинградских театров, родственники известных руководителей: племянница председателя Президиума Верховного Совета СССР М. И. Калинина, внучка великого русского полководца А. В. Суворова. Они держались очень скромно, ничем не выделяя себя.

Последняя отправка эвакуированных через озеро в зимний период прошла 22 апреля 1942 года, так как на льду появилась поверхностная талая вода.

⁸ Центральный государственный архив историко-политических документов Санкт-Петербурга. Ф. 1871. Оп. 2. Д. 6. Л.2.

Весной были отремонтированы железнодорожные пути, выстроена специальная железнодорожная ветка на 44-м километре, построена малокаботажная пристань»⁹.

* * *

«В декабре 1941-го я получил назначение комиссара эшелонов и был направлен в отдельный 390-й транспортный батальон, который находился в деревне Ваганово, — рассказывал комиссар 102-й военно-транспортной дороги Н. В. Зиновьев¹⁰. — Наш батальон входил в 17-ю бригаду. Комиссаром бригады был подполковник Лапшин. Перед бригадой стояла задача — эвакуация населения из Ленинграда и снабжение города и фронта продовольствием и боеприпасами.

Бригада состояла из нескольких автотранспортных батальонов. Автотранспорт представляли трехтонные грузовики марки „ЗИС“, пятитонные „ЯК“ и немного полутонных машин.

В бригаде — 6 автотранспортных батальонов. В батальоне по 5 рот, 6-я — ремонтная. В каждом батальоне по 400—500 машин. В нашем батальоне на ходу было 550 машин, и 50—60 — на ремонте. Ремонт производился тут же, в лесу, где водители и жили. Эта бригада обслуживала всю трассу.

В январе 1942-го бригада была ликвидирована и командование перешло в батальоны. Батальоны напрямую выполняли распоряжения управления 102-й ВАД.

Мой батальон курсировал по маршруту Новая Ладога, Сясьстрой, Войбокало, Жихарево, Кобона, Лаврово. Машины ходили по Ладоге в Борисову Гриву и на железнодорожную станцию „Ладожское озеро“.

На одну из станций прибывали эшелоны с углем, там располагалась угольная база. Наши машины брали уголь и перевозили на ленинградский берег Ладоги.

Муку получали в Новой Ладоге, Сясьстрое, Жихарево.

Позже вдоль ладожского берега, почти по льду, построили железную дорогу к станции Кобона. Строительство велось таким образом, что машины с рельсами шли из Ленинграда на противоположную сторону Ладоги. Строительство вел рабочий батальон.

Из Ленинграда мы перевозили цветной металл, упакованный в железные бочонки, каждый из которых весил по 200—250 кг.

С Большой земли возили уголь, сено, продовольствие.

В мои обязанности комиссара входило следить за машинами, чтобы не было злоупотреблений, чтобы машины следовали строго по намеченному маршруту. Я обычно садился в последнюю машину колонны. Всего комиссаров в батальоне было 12 человек. Работать приходилось по 16 часов в сутки.

Машины курсировали с открытым кузовом. Люди садились туда, порой, в самые суровые морозы. В Кобоне, Лаврово, Жихарево эвакуированным давали горячую пищу.

Комиссар всегда присутствовал при погрузке-выгрузке».

Комиссар эшелонов 390-го Особого автобатальона 102-й военно-автотранспортной дороги Николай Васильевич Зиновьев вспоминал: «Война застала меня на заводе имени Коминтерна, где я работал старшим мастером. С августа 41-го я вместе с работниками предприятия трудился на строительстве защитных сооружений у стен города. Работать приходилось в условиях вражеской бомбежки. В сентябре наш завод начал эвакуироваться в Новосибирск. 9 декабря меня вызвали в горком партии и направили комиссаром эшелонов на ледовую ладожскую Дорогу жизни, в отдельный 390-й транспортный батальон, который располагался в Ваганово. В задачи батальона входило

⁹ Центральный государственный архив историко-политических документов Санкт-Петербурга. Ф. 4000. Оп. 10. Д. 321. Л. 14.

¹⁰ Там же. Ф. 4000. Оп. 5. Д. 3179. Л. 4—7.

ло: эвакуация населения из осажденного Ленинграда и снабжение города и фронта всем необходимым. Машины батальона курсировали по маршруту Новая Ладога—Сясьстрой—Войбокало—Жихарево—Кобона—Лаврово. Возили грузы в Борисову Гриву и на станцию Ладожское озеро. Из города вывозили цветные и дорогостоящие металлы.

В мои обязанности входило следить за качеством перевозок, погрузкой — выгрузкой, пресекать возможные злоупотребления. Если обнаруживалось хищение, то на место выезжал военный трибунал, виновному выносилась высшая мера наказания и тут же приводилась в исполнение.

Работать приходилось при постоянных вражеских обстрелах и бомбежках, немцы непрерывно бомбили трассу, много людей и грузов тонуло в озере. На ледовой дороге были установлены машины с зенитками, которые вели заградительный огонь»¹¹.

Ладожскую Дорогу жизни и ее коммуникации зорко обороняли летчики, артиллеристы, сотрудники НКВД.

В июле 1942 года на Волховском фронте был сбит фашистский самолет. Летчик-немец выпрыгнул с парашютом и попал в плен. «Ему под сорок лет. Фигура спортсмена. Лицо ничего не выражает. У него на мундире два креста. Один еще за Мадрид, второй за Францию. Если бы он возвратился с этой бомбежки, получил бы третий, за Россию.

Его сбил наш летчик. Немецкий асс сидел в штабе нашего подразделения на допросе и все никак не мог понять и поверить, что его сбили, что на землю он спускался без самолета на парашюте. Ведь он асс, сколько раз он дрался на Западе и побеждал.

— У вас должно быть есть отличный пилот, с большим стажем, это тот, кто сбил меня. — говорил немецкий летчик, — я хочу, если возможно, посмотреть на него...

Это оказалось возможным. Наш летчик отдыхал, писал письмо невесте. Он пришел. Ему 21 год. Три месяца назад закончил учебу в школе истребителей. На груди два ордена Боевого Красного Знамени.

Немец расстроился. Он не поверил, но наш летчик описал ему все конкретности минувшего воздушного боя, тонкие нюансы случившегося и немец поверил. Он оценил мастерство нашего молодого летчика и даже пожал ему руку. А тот, не подозревая, какую рану он наносит прусскому достоинству, сказал, что вероятно за этот успешный бой получит третий орден»¹².

* * *

Из Ленинграда на Ладогу было перебазировано 13 пассажирских и буксирных пароходов.

Буксирный пароход «Арзамас» работал на ладожской Дороге жизни бок о бок со многими своими боевыми товарищами — пароходами «Орел», «Морской лев», «Буй»...

Однажды ноябрьской ночью 1942 года пароход «Арзамас» с двумя баржами вышел из Кобоны в Осиновец. На капитанском мостике стоял И. А. Никифоров. Голод давал о себе знать. Капитан стал плохо видеть. У штурвала его часто подменяла дочь Настя, матрос. Неожиданно от причала оторвало баржу и понесло в озеро, к вражескому берегу. С большим трудом «Арзамасу» удалось догнать ее, но крутая ладожская волна не позволила подать трос. В это время с вражеского берега заметили пароход. Враг открыл минометный огонь. Шкиперу все же удалось зачалить баржу, и пароход вместе с ней вышел из зоны обстрела. На полпути караван атаковали фашистские самолеты.

¹¹ Центральный государственный архив историко-политических документов Санкт-Петербурга. Ф. 4000. Оп. 10. Д. 247. Л. 2—5.

¹² Там же. Ф. 4000. Оп. 11. Д. 61. Л. 24—25.

Упал у штурвала капитан Никифоров. Тяжелые ранения получили почти все члены экипажа. Машинное отделение заливало водой. В пробитую осколками штурвальную рубку поднялась Настя Никифорова. У ее ног лежал раненый отец. Фашисты продолжали обстреливать пароход. Надо было спасать судно. Настя встала к штурвалу и повела судно к берегу. Изрешеченный пулями и осколками, искалеченный «Арзамас» все же дотянул до Осиновца. Здесь раненых сдали в госпиталь. Однако выжили не все. Боевой ладожский капитан И. А. Никифоров умер.

В одном из рейсов пароход «Морской лев» был обстрелян фашистским самолетом. Четыре члена экипажа были ранены, но никто не ушел со своих постов. Повар парохода Богданова перевязала раненых. Умело маневрируя, экипаж судна вышел из-под обстрела и доставил груз к месту назначения.

В период работы водной Дороги жизни безопасность этой трассы обеспечивали корабли Ладожской военной флотилии Балтийского флота. Одним из ключевых постов охраны водной коммуникации был маленький остров Сухо с небольшим военным подразделением, которое имело трехорудийную батарею калибра 100 миллиметров противокатерной обороны и несколько пулеметов. В 1942 году фашистское командование совместно с финским военным руководством, намереваясь ужесточить блокаду Ленинграда, предприняло попытку захватить остров Сухо и тем самым прервать движение наших судов, перевозивших военные и продовольственные грузы, а также людей с Большой земли в Ленинград и обратно.

Для высадки десанта на остров была сформирована специальная немецко-финско-итальянская воинская часть, оснащенная финскими, немецкими и итальянскими катерами, паромами и специальным снаряжением. Рано утром 22 октября 1942 года к острову Сухо подошла немецкая эскадра из 30 кораблей. Суда Ладожской военной флотилии вступили в бой с противником, имеющим 15-кратное превосходство. В ходе ожесточенной перестрелки фашистам удалось высадиться на остров Сухо. С гарнизоном острова завязался рукопашный бой. Остров обстреливали немецкие корабли и бомбила немецкая авиация. Вскоре была сбита антенна радиосвязи, и защитники острова остались без связи с командованием. К острову было выслано подкрепление. Почти день продолжался бой. Неприятельская эскадра, потеряв 17 судов (15 уничтожено, два взяты в плен), отошла к северному берегу Ладоги. Авиация КБФ уничтожила 10 самолетов противника. Гарнизон острова Сухо за день 22 октября 1942 года потерял более половины личного состава. С помощью кораблей Ладожской военной флотилии, Северо-Западного речного пароходства и авиации нашему гарнизону на острове Сухо удалось отбить вражескую атаку и защитить водную Дорогу жизни.

Большую помощь речникам оказали рабочие ленинградских судостроительных заводов, построившие 14 металлических барж грузоподъемностью по 600 тонн каждая, на них позднее речники организовали паромную переправу железнодорожных составов.

В Сясьстрое была создана судоремонтная верфь. Грузоподъемность несамоходного флота к 1943 году повысилась в два раза. В конце 1942 года в адрес руководства Сясьской судовой верфи поступила от Военного совета Ленфронта телеграмма: «Военный Совет Ленинградского фронта поздравляет руководителей, рабочих и инженерно-технических работников Сясьской судостроительной верфи с успешным выполнением задания Государственного комитета Обороны по строительству озерных барж. Построенные вами суда помогли решить насущную для обороны Ленинграда задачу обеспечения бесперебойной доставки продовольственных и военных грузов для Ленинграда и нашего фронта и вывозке из Ленинграда народнохозяйственных грузов.

Отмечая честную, самоотверженную работу стахановцев, ударников, инженерно-технических работников, командиров и всего коллектива Сясьской судовой верфи на строи-

тельстве барж, Военный Совет фронта объявляет благодарность всему личному составу Сясьской судостроительной верфи.

Перед вами поставлена новая, ответственная и почетная задача — построить к началу навигации 1943 года 20 судов. Закрепляя и умножая полученный опыт и достигнутые успехи, вы должны с честью выполнить и это задание. В этом твердо уверен Военный Совет фронта.

Желаем вам полных успехов в дальнейшей работе.

15.11.42.

Командующий войсками Ленинградского фронта Генерал-лейтенант Л. Говоров; Член Военного Совета, Секретарь ЦК ВКП(б) А. Жданов; Член военного Совета Н. Соловьев»¹³.

В навигацию 1941–1942 годов по водной трассе было перевезено 1 млн 213 тыс. грузов и 495 тыс. человек¹⁴.

При непосредственном участии Л. А. Говорова удвоилось число вывозимых из блокадного Ленинграда людей по Дороге жизни, а также количество продуктов, ввозимых в город. Это было достигнуто как за счет усиления артиллерийского и авиационного прикрытия ледяной дороги, так и благодаря его распоряжению выделить под эти цели весь свободный военный автомобильный транспорт¹⁵.

Одна из ленинградских газет в ноябре 1942 года писала: «Ладога живет для Ленинграда, для него несут вахту капитаны и шкиперы. И когда мы после победы будем отмечать места памятных боев, то вместе с Пулковскими высотами увековечим и ладожские берега и, как о командирах-героях, сложим песни и о ладожских капитанах».

* * *

По дну Ладожского озера в 1942 году в сжатые сроки был проложен магистральный трубопровод для снабжения горючим предприятий Ленинграда и войск. Он пролегал от мыса Кареджи на восточном берегу до железнодорожной станции Борисова Грива.

Начальник Ленинградского управления Главнефтеснаба Александр Илларионович Шпак вспоминал:

«7 мая 1942. По вопросу нефтепровода через озеро был в Кремле (ГКО, т. Альдохин). Идея получила материальное значение — есть постановление ГКО за подписью тов. Сталина. Дело идет. Москвичи ленинградцев встречают прекрасно.

В Ленинграде спустился на том же аэродроме. С которого и поднимался вечером 5 мая.

17 июня 1942. Сегодня по трубопроводу в 13.30 поступил керосин. Я рад, что мое предложение осуществлено. Трубопровод построен! Это значит, что по светлым нефтепродуктам положение у нас, несмотря на блокаду, кардинально разрешено. Строители по этому случаю распили несколько литров спирта.

22 июня 1942. Прошел год войны, год борьбы и колоссального напряжения, год героических успехов и труда. Много пережито, много жертв, но и успехи нашего оружия, нашего труда на лицо. Ленинград станет неприступной крепостью... Да, сегодня не 22 июня 1941-го, а 22 июня 1942-го. Ленинградцы стали на ноги и вошли в силу, чтобы крушить гада на смерть до полного уничтожения»¹⁶.

¹³ Центральный государственный архив историко-политических документов Санкт-Петербурга. Ф. 2785. Оп. 1. Д. 35. Л. 25.

¹⁴ Там же. Ф. 2785. Оп. 1. Д. 35. Л. 24.

¹⁵ Официальный сайт семьи маршала Говорова.

¹⁶ Центральный государственный архив историко-политических документов Санкт-Петербурга. Ф. 4000. Оп. 11. Д. 120. Л.15.

* * *

Для воинов и тружеников Ладоги демонстрировались кинофильмы «Александр Невский», «Чапаев», «Шорс», «Боевые подруги»... Выступали артисты, музыканты, певцы, чтецы, исполнявшие веселые интермедии.

Два актера играли сценку:

Руководитель отряда: «Сидоров, почему вы не изучаете „Краткий курс“, чего вы ждете?»

Боец Сидоров: «Новой главы об отечественной войне».

Политрук: «Я вам, Семенов, советую почитать Карла Маркса».

Боец Семенов: «Я Маркса со школьной скамьи почитаю...»

С интересом встречался слушателями следующий текст чтеца под названием «Репертуар Большого Драматического театра имени Горького»:

Давным-давно собирался я послушать «Кремлевские куранты», но все не хватало времени. Наконец, «Беспокойная старость» взяла верх, и я пошел. Передо мной широко открылось во всей своей прелести «Дорога в Нью-Йорк». На дороге нагнал меня «Парень из нашего города» и предложил выпить с ним «Стакан воды». Я, понятно, согласился. День был хороший, а тут раздались звуки музыки. Оказывается, совсем рядом была «Свадьба Кречинского», кстати сказать, на которую собрались все проживающие по соседству «Мещане». Мы подошли поближе и встретили старого знакомого «Слугу двух господ». Кампания нам не очень подходила. Оценив обстановку и окружающих, мы сочли лучшим отсюда уйти и взяли курс на «Фронт»¹⁷.

* * *

Прошли годы. На ладожских и невских берегах поднялись монументы и обелиски. Проходя мимо них, моряки и речники салютуют светлой памяти капитанов и матросов, шкиперов и портовиков — всех, кто в годы войны работал и воевал на ладожской Дороге жизни.

Есть песни, которые поют и те, кому семьдесят, и те, кому двадцать.

Эх, Ладога, родная Ладога...

А слагали эту песню в годы войны на берегах Ладоги. Декабрь 1942-го. Позади первая блокадная зима. На Ладоге тонкий ледовый покров, едва выдерживающий тяжесть человека. Навигация закончилась. Ледовая трасса еще не начала действовать. Все с нетерпением ждут холодов. В землянках по вечерам слышны песни. Поют о летчиках, моряках, о синем платочке. А о Ладоге — нет.

— Неужели ладожане — шоферы, речники, грузчики, связисты — не заслужили этого? — задал однажды себе вопрос Петр Леонидович Богданов, военком 526-й отдельной фронтовой роты связи. — Надо во что бы то ни стало написать песню. Она необходима сейчас, как хлеб.

И вот в лесу возле деревни Бор под Кобоной сложились первые строки:

Сквозь шторм и бури, через все преграды,
Ты, песнь о Ладоге, лети!

¹⁷ Центральный государственный архив историко-политических документов Санкт-Петербурга. Ф 24. Оп. 14. Д. 10. Л. 60.

Дорога здесь пробита сквозь блокаду,
Родней дороги не найти!

В землянке из угла в угол ходит человек, сочиняя новые и новые строки. А в это время в другой землянке старшина Павел Краубнер и сержант Лев Шенберг с гитарой и мандолиной в руках подбирают мелодию к словам. Изредка они заглядывают в землянку Петра Леонидовича. Все трое пробуют песню на слух.

И вот в клубной землянке декабрьским вечером впервые грянуло мощное, как штормовая ладожская волна:

Эх, Ладога, родная Ладога,
Метели, штормы, грозная волна...
Недаром Ладога родная
«Дорогой жизни» названа.

В красноармейской газете «Фронтовой дорожник» был напечатан текст «Песни о Ладоге». Ее запели буквально все. И шоферы, и грузчики, и девушки-регулирующие.

Петр Леонидович Богданов был свидетелем такой картины. Играет духовой оркестр. Сотни грузчиков, не прерывая работы, поют:

Пусть ветер Ладоги поведаст народу,
Как летом баржу за баржой
Грузили мы и в шторм, и в непогоду,
Забыв про отдых и покой...

Внезапно в небе появились фашистские самолеты. Грохот от разрывов бомб, треск пулеметов. Когда налет окончился, работа продолжалась. Никакие бомбы и пули не могли убить песню. В нее стреляли, обжигал ее лютый мороз. Но песня жила. Снова гремел оркестр, снова сотни голосов пели:

Зимой машины мчались вереницей,
И лед на Ладоге трещал,
Везли мы хлеб для Северной столицы,
И радостно нас Ленинград встречал.

Радостно звучала песня в дни прорыва и снятия блокады. Фронт покатился на запад. Вместе с ним летела песня.

Там, где у обрывистого ладожского берега дорога делает поворот, на бетонной площадке навсегда остались следы протекторов военной полуторки. Машина не стала сворачивать. Водитель осторожно повел ее вниз к озеру. Тревожно потрескивал под колесами молодой озерный лед. Машина шла вперед. За ней двигалось несколько десятков полуторатонных грузовиков.

Это было 22 ноября 1942 года.

Еще боролись с ладожским льдом буксирные пароходы, совершая последние рейсы между Осиновцем и Новой Ладогой. А в это время от западного берега к восточному уже протянулась широкая колея. Это был первый след автомобильной колонны.

Ледовая трасса Кокорево—остров Зеленец—Кобона вступила в строй.

Около пяти месяцев работала ледовая дорога в первую блокадную зиму. Много продовольственных и других грузов за это время было перевезено с Большой земли в Ленинград.

Однажды колонна грузовых машин шла в Осиновец. В кузовах — ржаная мука. На пятнадцатом километре головная машина вместе с шофером внезапно ушла под лед. Когда ехавшие следом водители подбежали к полынье, они увидели лишь тусклый электрический свет, слабо пробивавшийся сквозь толщу воды: шофер в последнюю минуту успел включить фары.

Может быть, след именно этой полуторки навсегда остался на бетонной площадке у Вагановского спуска. Теперь тут памятная стела. На ней строки поэта Бронислава Кежуна:

Потомок, знай! В суровые года,
Верны народу, долгу и Отчизне,
Через торосы ладожского льда
Отсюда мы вели «Дорогу жизни»,
Чтоб жизнь не умирала никогда.

Ладожская волна тревожно билась в борта теплоходов, на которых находились участники Всесоюзного слета победителей походов по местам революционной, боевой и трудовой славы советского народа. Юные пассажиры знали, что многие из членов экипажей судов воевали на Ладоге. Услышать теперь их рассказы о героическом прошлом было волнующим событием. Казалось, притихшая Ладога внимательно слушала усиленный динамиком голос: «Сегодня мы возвращаемся в годы, полные горя, гнева и подвигов, чтобы снова отдать дань памяти павшим, дань восхищения живым, чтобы лучше понять себя и время...»

В безмолвном строю стоят на палубах участники слета, приспущены кормовые флаги.

Над тем местом, где работали, жили и воевали ладожане грозных лет, звучат слова: «Взгляни на волны былинной Ладоги. Ты видишь эти волны. Они поют о героях Ладоги. О летчиках, шоферах, зенитчиках, речниках...»

С военных кораблей звучат залпы памятного салюта. Опускаются на воду венки с алыми лентами: «Героям Ладоги, павшим за Ленинград, от участников Всесоюзного слета...»

Когда теплоход подходил к тому месту, где начинается Нева, стоявшие на корме парни и девочки крикнули: «Спасибо, Ладога!»

Кто-то взял в руки гитару. Зазвучала песня:

Ягодой брусникой в серый вереск
Между пальцев капала вода,
Умирили парни, в смерть не веря,
Билась в плаче Ладоги вода.
Ладога, Ладога,
Клич лебедей
Над обелисками огненных дней...

За кормой оставалась бескрайняя водная ширь, проплывала мимо крепость Орешек, а впереди вырастал город, которому жить вечно.