

и/с

~~Инв. № 73/2
АРХИВ УЛВ ВМФ~~

~~Гриф снят на основании
УЛВ ВМФ № 732/1/198 1989 г.
Подпись *С. 22.9.89*~~

8

БОЕВАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ
ЛАДОЖСКОЙ ФЛОТИЛИИ
В ВЕЛИКОЙ
ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ
(1941 — 1944 гг.)

Монография «Боевая деятельность Ладожской флотилии в Великой Отечественной войне» представляет собой обзор военных действий на Ладожском озере в 1941—1944 гг. и предназначена для офицеров Военно-морских сил и Советской Армии, изучающих опыт боевых действий военно-озерных флотилий.

Монография составлена по документам архива Исторического отделения Главного Штаба Военно-морских сил и архива Министерства Обороны СССР.

Главы 1—3 написаны капитаном 2 ранга **Б. М. Звонаревым** и майором в отставке **А. И. Манкевичем**.

Главы 4—6 написаны капитаном 2 ранга **Н. А. Шмаковым**.

Труд написан под общей редакцией **А. И. Манкевича**.

Ответственный редактор капитан 1 ранга **С. И. Челпанов**.

В книге пронумеровано всего 216 страниц. Кроме этого 14 вклеек на 14 отдельных листах: вклейка № 1 (рис. 7) между стр. 50 и 51, вклейка № 2 (рис. 8) между стр. 56 и 57, вклейка № 3 (рис. 15) между стр. 92 и 93, вклейка № 4 (рис. 16) между стр. 98 и 99, вклейка № 5 (рис. 17) между стр. 98 и 99, вклейка № 6 (рис. 18) между стр. 100 и 101, вклейка № 7 (рис. 21) между стр. 118 и 119, вклейка № 8 (рис. 22) между стр. 124 и 125, вклейка № 9 (рис. 26) между стр. 144 и 145, вклейка № 10 (рис. 28) между стр. 152 и 153, вклейка № 11 и 12 (приложения 1 и 2) между стр. 202 и 203, вклейка № 13 (приложение 6) между стр. 208 и 209, вклейка № 14 (приложение 8) между стр. 210 и 211.

ВВЕДЕНИЕ

КРАТКАЯ ВОЕННО-ГЕОГРАФИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ЛАДОЖСКОГО ТЕАТРА

Ладожское озеро — крупнейшее озеро в Европе. Площадь его составляет 18 400 км². Протяженность Ладожского озера с северо-запада на юго-восток составляет 120 миль, наибольшая ширина 62 мили. Площадь бассейна Ладожского озера достигает 276 164 км² и включает три больших речных бассейна: р. Вуокси с озером Сайма, р. Свирь с озером Онежским и р. Волхов с озером Ильмень.

Северная и южная части Ладожского озера резко различаются по географическим и гидрологическим признакам.

Побережье северной части озера от Приозерска (Кексгольм) до озера Сальми носит ярко выраженный шхерный характер. С юга оно прикрыто цепью островов Валаамского архипелага и другими. Такое расположение островов позволяет развернуть на них систему береговых батарей для прикрытия подходов к побережью. Южная часть побережья имеет ровную береговую черту с небольшим количеством бухт и удобных якорных стоянок.

Значительная разница наблюдается и в глубинах. Для северной части озера характерны ровные большие глубины, достигающие до 230 м, а в южной части преобладают глубины в 30—50 м с большим количеством банок и отмелей у побережья. Глубины у побережья всюду допускают подход кораблей на дистанцию действительного артиллерийского огня по берегу.

Острова Ладожского озера расположены главным образом в северной и северо-восточной его части. Наиболее крупными из них являются о-ва Кильпола, Путсало, Валаам, Мантсинсари и Лункулансари. В южной части озера островов мало: небольшой островок Кореджи с маяком, острова Зеленцы в губе Петрокрепости (в Шлиссельбургской губе), Птинов, Сухо с маяком и др.

Высадка десантов возможна на всем протяжении береговой черты озера, за исключением труднодоступных шхерных районов в северной части озера, и затруднена на некоторых участках южного побережья, изобилующих прибрежными подводными каменными грядами — Петрокрепость (Шлиссельбург) — Бугры, м. Пайгач, о. Птинов и др.

Постановка якорных мин возможна на всем озере; постановка донных мин наиболее возможна южнее параллели 60°30' за пределами 30-метровой изобаты.

Размеры озера позволяют осуществлять быстрое переразвертывание корабельных сил, облегчают ведение воздушной разведки и нанесение последовательных ударов авиацией по кораблям.

Ладожское озеро доступно для миноносцев малого водоизмещения, сторожевых кораблей, канонерских лодок и малых подводных лодок. Единственным затруднением являются сложные условия плавания кораблей по Неве, в озеро и обратно.

Штиль на озере редкое явление. Наиболее сильное волнение бывает осенью. Осенние штормовые погоды на озере усложняют, а иногда делают невозможной перевозку грузов на баржах.

Ледяной покров образуется на озере неодновременно. Южная, более мелководная часть замерзает во второй половине ноября, а северная — в конце ноября, начале декабря. Районы больших глубин северо-западной и центральной частей озера не замерзают до конца февраля. Ветры здесь вызывают сильное волнение, и плавающие льдины не дают возможности образоваться устойчивому ледяному покрову. Средняя толщина льда 50—60 см, в центральной же части она значительно меньше и не превышает 20—30 см. В период ледостава и вскрытия озера подвижка льда делает плавание кораблей исключительно трудным. Это же обстоятельство в значительной степени влияет на передвижение по льду. Вскрытие озера начинается обычно в марте, а полное очищение от льда южной части озера происходит в конце апреля.

С военно-географической точки зрения Ладожский озерный театр связан с Балтийским морским театром. Карельский перешеек, отделяющий Ладожское озеро от Финского залива, представляет собой сильно пересеченный участок сухопутного театра, благоприятствующий организации обороны. Ограниченные возможности использования больших групп мото-механизированных сил ставят перед армией, наступающей на Карельском перешейке, задачу организации самого тесного взаимодействия с морскими и озерными силами флота. Морские и озерные силы, содействующие наступлению сухопутных войск на перешейке, могут способствовать успеху их действий высадкой десанта и артиллерийской поддержкой фланга армии.

Ладожское озеро связано с Онежским озером р. Свирь, с Финским заливом р. Невой и с Ильменским озером р. Волхов. Это обеспечивает сообщение между озерами и дает возможность перебрасывать войска и суда.

До 1940 г. северная часть озера принадлежала Финляндии. Правящие круги Финляндии, тесно связанные с агрессивными империалистическими странами, превращали ее в плацдарм для нападения на СССР. В 1939 г. финское правительство, подстрекаемое правительствами Англии и Франции, спровоцировало военные действия с Советским Союзом, отклонив все попытки СССР, направленные на улучшение отношений между странами.

В результате советско-финляндской войны финская армия была разбита. Граница СССР с Финляндией в районе Ленинграда и севернее Ладожского озера была отодвинута на запад, что укрепило безопасность Советского Союза.

В военных действиях на Ладожском озере приняла участие созданная в октябре 1939 г. Ладожская военная флотилия, которая оказывала артиллерийскую поддержку флангам нашей армии, наступавшим вдоль восточного и западного побережья озера.

После советско-финляндской войны 1939—1940 гг. по мирному договору с Финляндией Ладожское озеро полностью отошло к СССР и стало базой для развертывания летней подготовки курсантов военно-морских учебных заведений и работы научно-исследовательских учреждений ВМС. С окончанием войны Ладожская флотилия была реперфор-

мирована в отряд кораблей ВМУЗ, подчиненный начальнику Управления ВМУЗ ВМС СССР.

Начиная с летней кампании 1940 г. боевая подготовка отряда, если не считать периода траления на озере с 17 июня по 27 сентября 1940 г., была направлена на обеспечение летней практики курсантов ВМУЗ, школ боцманов и юнгов и учащихся ленинградских военно-морских спецшкол.

Конкретных задач на военное время отряд кораблей ВМУЗ не имел. Они должны были определяться в соответствии с обстановкой, какая могла сложиться в результате военных действий на Ладожском озерном театре.

Отряд состоял из 3 учебных кораблей «Шексна», «Ладога» и «Мста», 4 парусно-моторных шхун «Учеба», «Практика», «Бейдевинд» и «Галфинд», 2 катеров типа Р, 12 катеров типа КМ и 6 глиссеров типа НКЛ-5. Этот состав не представлял собой реальной боевой силы, и в случае военных действий он должен был быть подвергнут коренной реорганизации.

Береговой артиллерии на озере почти не было. Единственная из сохранившихся финских батарей — двухорудийная 152-мм батарея на о. Валаам — имела железобетонные блоки с погребами для боеприпасов. Однако орудия не были снабжены дальномерами и приборами управления огнем. Развертывание строительства новых батарей на озере после советско-финляндской войны не предусматривалось.

Сигнально-наблюдательные посты СНиС имелись в Лахденпохья, Сортавала (Сердоболь), Владимировке (Сортаплахти), Петрокрепости и на островах Валаам и Коневец. В Лахденпохья находились также гидрометеорологическая станция 1-го разряда, военный порт 2-го разряда и 148-й отдельный стрелковый взвод в составе 40 бойцов.

На о. Валаам, являвшемся главной учебной базой, находились школы боцманов и юнгов, береговая учебная база отряда и военно-морской госпиталь на 50 коек. Во Владимировке имелось отделение учебной базы и войсковой лазарет на 30 коек.

Условия базирования на Ладожском озере обеспечивали выполнение учебных задач. Непосредственно перед началом Великой Отечественной войны на Ладожском озере имелись следующие базы.

Лахденпохья — база, расположенная в глубине защищенного от ветров Якимварского залива, имела причальный фронт длиной около 1500 м с глубинами до 5 м. Ремонтные средства базы — небольшие мастерские, допускавшие текущий ремонт кораблей и средний ремонт катеров. Имелся недостроенный эллинг. База получала все виды снабжения из Ленинграда по железной дороге и через Ладожское озеро.

Петрокрепость, расположенная в истоке Невы, имела затрудненные подходы со стороны озера из-за узкого и извилистого фарватера. Стоянка кораблей была возможна на открытом рейде и на р. Неве. Специальных пирсов, за исключением нескольких пристаней, не было. Имелся мол длиной до 800 м с глубиной на подходах до 2,5 м. Ремонтные средства: судоремонтный завод Северо-Западного Речного пароходства (СЗРП), производивший средний и капитальный ремонт кораблей водоизмещением до 150 т, и пловучий док с подъемной силой до 1500 т. База снабжалась из Ленинграда по Неве и по железной дороге до ст. Шереметьевка, а также из глубины страны через систему ладожских каналов по р. Свирь и по озерным путям сообщения.

Сортавала — хорошо укрытая в глубине шхер база. Она имела пирс длиной 400 м с наименьшей глубиной на подходах в 3 м, судоремонт-

ный завод, позволявший ремонт судов с механизмами мощностью до 600 л. с., и слип для судов водоизмещением не свыше 500 т. База снабжалась из Ленинграда по железной дороге и через Ладожское озеро.

Новая Ладога — база оборудованных причалов не имела. К пристаням на р. Волхов был возможен подход судов с осадкой не свыше 1,7—1,8 м. Суда с большей осадкой могли стоять только на открытом рейде в 5 милях от берега, что затрудняло организацию противовоздушной обороны и снабжение кораблей. База имела судоремонтные мастерские СЗРП, обеспечивавшие средний ремонт небольших судов до тральщиков типа «Ижорец» включительно, и три пловучих дока для подъема барж и тральщиков. Снабжение шло из Ленинграда по Неве, системе ладожских каналов и через Ладожское озеро, а также из глубины страны по железной дороге до ст. Волховстрой, находящейся в 30 км от Новой Ладоги, и далее по р. Волхов или автотранспортом.

На о. В а л а м имелись две укрытые от ветров бухты Никоновская и Монастырская, в которых была возможна стоянка всех кораблей отряда. Судоремонтные мастерские обеспечивали ремонт моторов и катеров. Имелся слип для катеров. Снабжение шло по озеру из Ленинграда.

В л а д и м и р о в к а расположена в небольшой бухте, прикрытой молом от северо-восточных ветров; общий причальный фронт до 100 м с глубинами свыше 3 м; ремонтных средств база не имела.

С в и р и ц а. На Свирицу было возможно базирование только малых судов с осадкой не свыше 3 м. Вход в устье р. Свирь при свежих северных и северо-западных ветрах был затруднен. В базе было два пловучих деревянных дока для больших барж и судов водоизмещением до 200 т, два деревянных эллинга для смены гребных винтов на плаву у судов водоизмещением до 200 т с шириной кормы не больше 7 м и кран грузоподъемностью 1,5—2 т. Судоремонтные мастерские обеспечивали текущий и средний ремонт местного пароходства, а также тральщиков, катеров и барж.

В поселке Свирица имелась угольная стенка длиной до 120 м, являвшаяся продолжением паровой пристани, и 4 нефтяных бака вместимостью по 2200 т каждый. Сообщение Свирицы с Ленинградом шло по Кировской железной дороге до ст. Паша, затем по грунтовой дороге до Пашского Перевоза и далее до поселка Свирица по реке на малых пароходах.

Система базирования на Ладожском озере имела следующие особенности.

1. Наиболее удобные базы были расположены в северной и северо-западной частях озера; базы же южной части отличались неудобными якорными стоянками, затрудненными подходами к ним и не обеспечивали рассредоточенной стоянки кораблей.

2. Возможности судоремонта всех баз были ограничены и исключали ремонт и докование миноносцев и канонерских лодок, которые могли быть использованы на озере.

3. Питание баз в основном шло из Ленинграда, за исключением Новой Ладоги и Свирицы, и при затруднениях в регулярном подвозе на базах необходимо было иметь определенные запасы всех видов снабжения.

ПОДГОТОВКА ФАШИСТСКОЙ ГЕРМАНИИ К ВЕРОЛОМНОМУ НАПАДЕНИЮ НА СССР

Подготовка империалистами войны против Советского Союза с целью уничтожения СССР как государства и порабощения его миролюбивых народов издавна являлась главным содержанием агрессивной внешней политики империалистических государств.

Накануне второй мировой войны эта подготовка усилилась, особенно после захвата фашистами власти в Германии. Правящие круги империалистических государств считали фашистскую Германию силой, способной развязать войну с Советским Союзом и нанести ему поражение.

Поощряемая и поддерживаемая империалистическими кругами США, Англии и Франции, фашистская Германия активно готовилась к войне. Позорная политика «невмешательства», проводимая правительствами этих стран, открыто предоставляла фашистской Германии свободу развязывания войны.

Характеризуя эту политику, в отчетном докладе о работе ЦК ВКП(б) на XVIII съезде Коммунистической партии в 1939 г. секретарь ЦК И. В. Сталин говорил: «... политика невмешательства означает попустительство агрессии, развязывание войны, — следовательно, превращение ее в мировую войну. В политике невмешательства сквозит стремление, желание — не мешать агрессорам творить свое черное дело, не мешать, скажем, Япониям впутаться в войну с Китаем, а еще лучше с Советским Союзом, не мешать, скажем, Германии увязнуть в европейских делах, впутаться в войну с Советским Союзом, дать всем участникам войны увязнуть глубоко в тину войны, поощрять их в этом втихомолку, дать им ослабить и истощить друг друга, а потом, когда они достаточно ослабнут, — выступить на сцену со свежими силами, выступить, конечно, «в интересах мира», и продиктовать ослабевшим участникам войны свои условия»¹.

Развязав войну в Европе и поработив ряд государств Восточной и Западной Европы, фашистская Германия начала непосредственную подготовку к войне против Советского Союза.

К концу 1940 г. гитлеровский генеральный штаб разработал преступный план нападения на СССР. По этому плану, названному «План Барбаросса», предполагалось нанести сильные внезапные удары авиацией, танками и сухопутными армиями по советским войскам, городам и промышленным центрам и в течение нескольких недель нанести поражение Советскому Союзу.

К моменту нападения на СССР немецко-фашистское командование стянуло к нашим западным границам более 200 дивизий, из них 170 немецких. Активную помощь гитлеровской Германии обязались оказывать королевская Румыния, хортистская Венгрия, фашистская Италия и Финляндия, предоставив в распоряжение Германии свои войска, территорию, аэродромы и военно-морские базы.

Наиболее боеспособные авиационные, танковые и сухопутные силы, входившие в группу армий «Центр» в составе 62 дивизий и 1600 самолетов, немецко-фашистское командование сосредоточило на границе Польши с Советским Союзом. Эти силы должны были наступать на главном, московском, направлении и обеспечить захват Москвы.

Одновременно немецко-фашистское командование придавало важное значение захвату Ленинграда — крупного промышленного центра нашей страны и порта на Балтийском море.

Для захвата Ленинграда гитлеровское командование сосредоточило в Восточной Пруссии, у наших границ, группу армий «Север» в составе 31 дивизии и 1200 самолетов, а на Карельском перешейке и севернее Ладожского озера — финскую армию численностью около 14 дивизий. Финским войскам ставилась задача — наступлением с севера помочь немецким войскам захватить Ленинград.

¹ И. Сталин, Вопросы ленинизма, изд. 11, стр. 570—571.

Для обеспечения действий своих войск в Прибалтике немецко-фашистское командование использовало в Балтийском море свой флот. Военно-морским силам на Балтийском море гитлеровское командование ставило задачу действиями кораблей и авиации заблокировать Краснознаменный Балтийский флот в Финском заливе и его базах, а также обеспечить морские сообщения для снабжения немецких войск, действовавших в Прибалтике.

Советское правительство, верное своей миролюбивой политике, держало в пограничных зонах вооруженные силы, необходимые лишь для охраны границ. К моменту нападения немецко-фашистских войск в Прибалтике находились 8, 11 и 27-я армии Прибалтийского военного округа. На Карельском перешейке и севернее Ладожского озера у государственных границ с Финляндией были расположены 7, 14 и 23-я армии.

ГЛАВА I

БОЕВЫЕ ДЕЙСТВИЯ ЛАДОЖСКОЙ ФЛОТИЛИИ ОТ НАЧАЛА ВОЙНЫ ДО УСТАНОВЛЕНИЯ БЛОКАДЫ ЛЕНИНГРАДА

(июнь—сентябрь 1941 г.)

ВЕРОЛОМНОЕ НАПАДЕНИЕ ФАШИСТСКОЙ ГЕРМАНИИ НА СОВЕТСКИЙ СОЮЗ. ОБЩАЯ ОБСТАНОВКА ПОД ЛЕНИНГРАДОМ К НАЧАЛУ БЛОКАДЫ

22 июня 1941 г. вероломно, без объявления войны, войска фашистской Германии вторглись в пределы нашей страны и повели наступление на трех основных направлениях: северо-западном из Восточной Пруссии через Прибалтийские Советские республики — на Ленинград; центральном из Польши — на Смоленск и Москву и южном из Румынии — на Киев и Донбасс.

Центральное направление немецко-фашистское командование рассматривало как главное. Сосредоточив здесь наибольшее количество пехотных дивизий, танков и самолетов, оно рассчитывало в короткий срок овладеть Москвой и тем самым покончить с Советским Союзом.

Вероломное вторжение в пределы нашего государства полностью отмобилизованных немецких армий создало в начале войны невыгодное для нас соотношение сил.

Характеризуя обстановку, в которой началась война, Председатель Совета Народных Комиссаров и секретарь ЦК Коммунистической партии И. В. Сталин в своем выступлении по радио 3 июля 1941 г. говорил: «... война фашистской Германии против СССР началась при выгодных условиях для немецких войск и невыгодных для советских войск. Дело в том, что войска Германии, как страны, ведущей войну, были уже целиком отмобилизованы, и 170 дивизий, брошенных Германией против СССР и придвинутых к границам СССР, находились в состоянии полной готовности, ожидая лишь сигнала для выступления, тогда как советским войскам нужно было ещё отмобилизоваться и придвинуться к границам»¹.

Для того чтобы ликвидировать опасность, нависшую над нашей Родиной, и лишить врага тех преимуществ, которые он получил в результате вероломного нападения, Председатель Совета Народных Комиссаров и секретарь ЦК Коммунистической партии И. В. Сталин по поручению Советского правительства и Коммунистической партии поставил перед

¹ Сталин, О Великой Отечественной войне Советского Союза, Госполитиздат, 1951 г., стр. 10.

советским народом задачи: «Мы должны немедленно перестроить всю нашу работу на военный лад, всё подчинив интересам фронта и задачам организации разгрома врага . . . Красная Армия, Красный Флот и все граждане Советского Союза должны отстаивать каждую пядь советской земли, драться до последней капли крови за наши города и сёла, проявлять смелость, инициативу и смётку, свойственные нашему народу.

Мы должны организовать всестороннюю помощь Красной Армии, обеспечить усиленное пополнение её рядов, обеспечить её снабжение всем необходимым, организовать быстрое продвижение транспортов с войсками и военными грузами, широкую помощь раненым»¹.

Выполняя эти задачи Вооруженные Силы Советского Союза сдерживали натиск во много раз превосходящих по численности сил противника, истребляли его лучшие дивизии и технику, обеспечивая тем самым условия для мобилизации и развертывания советских армий для переходов в наступление на важнейших стратегических направлениях.

На центральном, московском, направлении под Смоленском развернулись напряженные бои, продолжавшиеся два с половиной месяца, в которых немецко-фашистские войска понесли тяжелые потери и израсходовали значительную часть своих резервов. В результате активной обороны и контрударов наших войск, силы которых непрерывно возрастали за счет дивизий, перебрасываемых из внутренних районов страны, наступательные способности немецко-фашистских войск иссякли. Гитлеровское командование вынуждено было приостановить наступление на Москву.

На юге нашей страны упорными оборонительными боями под Киевом, продолжавшимися около полутора месяцев, был сорван план немецкого командования — с хода захватить Киев и отрезать пути отхода советским войскам, действовавшим на Правобережной Украине.

На северо-западном направлении упорные оборонительные бои вели войска Прибалтийского военного округа и Краснознаменный Балтийский флот.

Немецко-фашистская группа армий «Север» начала наступление на фронте от Сувалки до Клайпеды (Мемеля) против находившихся здесь 8, 11 и 27-й советских армий. Противник наносил удар в направлениях Даугавпилс (Двинск), Рига и вдоль побережья Балтийского моря с целью захвата военно-морских баз Краснознаменного Балтийского флота.

29 июня, вероломно нарушив советско-финляндский мирный договор 1940 г., на стороне фашистской Германии выступила Финляндия.

В первые же дни войны для обороны северных районов, оказавшихся под ударами врага, а также ленинградского направления по указанию Ставки Верховного Главнокомандования был образован Северный фронт, в который вошли 14, 7 и 23-я армии.

Прибалтийский военный округ был преобразован в Северо-Западный фронт.

Советские войска в Прибалтике при содействии Краснознаменного Балтийского флота мужественно отстаивали каждую пядь родной земли. Однако враг, пользуясь временным численным преимуществом своих от мобилизованных войск и внезапностью нападения, вторгся через Литовскую и Латвийскую республики в южную часть Ленинградской области и повел наступление на Ленинград.

11 июля началась ожесточенные бои на рубеже р. Луга. К этому времени здесь по указанию Ставки была построена мощная оборонительная полоса и развертывались резервы Северного фронта. Наши войска, отра-

¹ Сталин, О Великой Отечественной войне Советского Союза, 1951, стр. 14.

зив все попытки противника прорваться к Луге, 14—18 июля нанесли из района Сольцы сильный контрудар по немецким войскам и отбросили их на 30—40 км к западу. Это задержало наступление врага на Ленинград почти на месяц, дало возможность создать на ближних подступах к городу сильные укрепления и подготовиться к обороне.

Финские войска, наступавшие севернее Ладожского озера, к концу июля были задержаны активной обороной наших войск и перенесли свои главные усилия на Карельский перешеек.

В начале августа немцы возобновили наступление на Ленинград с нижнего течения р. Луга, но новый контрудар советских войск из района Старой Руссы, нанесенный во фланг и тыл немецко-фашистской группировке, вновь сорвал попытку противника прорваться к Ленинграду. Одновременно наши войска в Эстонии при содействии Краснознаменного Балтийского флота сковывали крупные силы противника на таллинском направлении.

Героические войска Северо-Западного и Северного фронтов, а также моряки Краснознаменного Балтийского флота вели ожесточенные бои с наступавшими немецко-фашистскими армиями. В течение полутора месяцев советские войска сдерживали противника на дальних подступах к Ленинграду, нанося ему сильные контрудары, в результате которых план гитлеровского командования захватить Ленинград с хода был сорван.

Непосредственная угроза Ленинграду потребовала мобилизации всех сил для отпора врагу. От имени Коммунистической партии и Советского правительства К. Е. Ворошилов и А. А. Жданов обратились к трудящимся Ленинграда с призывом о защите города от немецко-фашистских захватчиков. По призыву Коммунистической партии и Советского правительства на оборону города Ленина поднялось все население. Героическими усилиями ленинградцев вокруг города были созданы мощные рубежи обороны. Советские войска, выиграв время в упорной борьбе на дальних подступах, перестроились и организовали на этих рубежах непреодолимую оборону. Попытки немецко-фашистских войск прорвать ее стоили противнику тяжелых потерь в живой силе и технике и не имели успеха.

23 августа по указаниям Ставки в целях развертывания и организации сил в обороне Ленинграда Северный фронт был разделен на два фронта — Ленинградский и Карельский. В состав Ленинградского фронта вошли 8, 23, 42 и 48-я армии и Краснознаменный Балтийский флот, оборонявшие подступы к Ленинграду с юга, юго-востока и на Карельском перешейке. Между Ладожским и Онежским озерами вела бои 7-я армия, входившая в состав Карельского фронта¹.

В конце августа, пополнив свои силы, враг возобновил наступление на Ленинград. Ему удалось ценой громадных потерь занять города Пушкин, Гатчину, Красное Село и выйти на побережье Финского залива между Лигово и Петродворцом (Петергофом). Южнее Ладожского озера немецко-фашистские армии, оттеснив наши войска, заняли станцию Мга, перерезав последнюю железнодорожную магистраль, соединявшую Ленинград со страной. В начале сентября противник занял Петрокрепость и вышел на южный берег Ладожского озера от истока Невы до Бугры. Таким образом, всякие сухопутные пути сообщения города с тылом страны были прерваны. Начался период блокады Ленинграда.

Однако соединиться с финской армией немцам так и не удалось.

К концу сентября войска Ленинградского фронта при активном содействии Краснознаменного Балтийского флота окончательно остановили немецко-фашистские войска на южных и юго-восточных подступах к го-

¹ В состав Карельского фронта вошли 14-я и позднее 32-я армии.

роду. С севера и северо-востока 23-я и 7-я армии, остановив наступление финских войск на границе 1939 г. и на рубеже р. Свирь, прочно удерживали оборону (рис. 1).

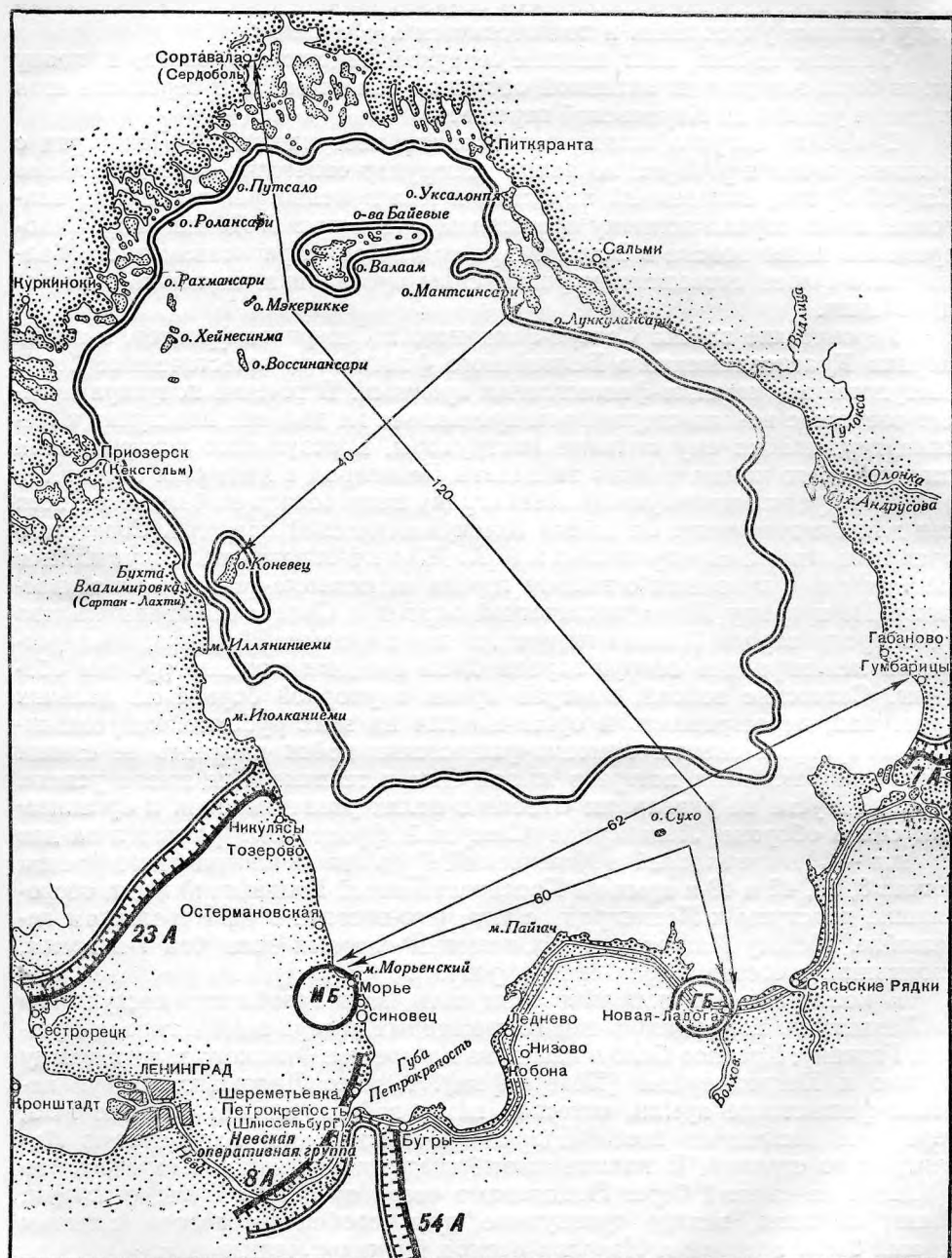


Рис. 1. Ладожское озеро и схема фронтов к концу сентября 1941 г.

В итоге наши войска на северо-западном направлении активной обороной сорвали достижение стратегических целей, поставленных гитлеровским командованием группе армий «Север», — овладение Ленинградом и уничтожение Краснознаменного Балтийского флота.

Гитлеровские войска, рвавшиеся к Ленинграду, к концу сентября потеряли около 190 000 солдат и офицеров, до 500 орудий, около 1200 пулеметов, 750 танков и бронемашин, 1137 самолетов и перешли к обороне¹. Все свои усилия противник вынужден был направить на то, чтобы попытаться держать Ленинград в окружении и лишить его всякого снабжения.

РАЗВЕРТЫВАНИЕ ЛАДОЖСКОЙ ФЛОТИЛИИ. ЗАДАЧИ, ПОСТАВЛЕННЫЕ ФЛОТИЛИИ

Развертывание флотилии. Вероломное нарушение Финляндией мирного договора 1940 г. и выступление ее на стороне фашистской Германии резко изменило обстановку на Ладожском озере.

К концу июня обстановка на советско-финляндском участке фронта северо-западнее Ладожского озера по данным, полученным в штабе 19-го стрелкового корпуса 23-й армии, была следующей.

Наши войска удерживали фронт по государственной границе, за исключением района от Ристалаhti до Лемминко, где линия фронта, несколько углубляясь на нашу территорию, проходила через Ристалаhti, Мерия около 12 км по прямой от Лахденпохья, Иярви и Лемминко. Войска 19-го корпуса вели ожесточенные бои с численно превосходящими силами противника. Обстановка на этом участке фронта становилась напряженной и возникала угроза выхода противника к озеру в районе Лахденпохья, Сортавала.

2 июля начальником Главного Морского Штаба ВМФ было приказано начальнику УВМУЗ на базе учебного отряда кораблей УВМУЗ, мобилизованных судов и кораблей, получаемых от промышленности, начать формирование Ладожской флотилии в составе 6 канонерских лодок, 4 тральщиков типа «Ижорец», 4 бронекатеров, 8 катеров типа МО и Р и отряда транспортов. Для вооружения кораблей флотилии из Ленинграда было отправлено 6—100-мм, 12—76-мм и 25—45-мм пушек.

Командованию Ладожской флотилии начальником УВМУЗ, в подчинении которого продолжала пока оставаться флотилия, был дан ряд указаний, направленных на создание устойчивого базирования частей и тылов флотилии, а также принятие необходимых мер обороны. Эти указания сводились к следующему:

— основное базирование флотилии перенести во Владимировку, куда перебазировать все части и штаб; в Лахденпохья и на о. Валаам создать маневренные базы², в Петрокрепости — главную тыловую базу, куда эвакуировать тыл и все имущество из Лахденпохья и с о. Валаам;

— установить и держать связь с армейскими частями и с Ленинградом;

— из имевшихся кораблей создать дивизионы и отряды;

— катера типа КМ оборудовать в дозорные;

— оказать содействие по свертыванию объектов научно-исследовательских институтов на о. Коневец и во Владимировке.

Этими указаниями флотилия в своей деятельности руководствовалась до 5 июля. Во Владимировке была создана операционная база флотилии, а тыл и ценное имущество вывезено из Лахденпохья в Петрокрепость, где началась создаваться тыловая база. Штаб флотилии и другие части перебазировались из Лахденпохья во Владимировку.

5 июля в связи с выходом войск противника к Чудскому озеру и прорывом на псковском направлении для морской и озерной обороны района

¹ Информационный сборник, № 1, 2, 1947, Штаб тыла ВС Союза ССР, стр. 7.

² Классификация баз дается, существовавшая в описываемый период.

Ленинграда приказом Народного Комиссара ВМФ № 00170 был создан штаб Морской обороны г. Ленинграда и Озерного района. Этим приказом командующему Морской обороной Ленинграда, в подчинение которого переходила Ладожская флотилия, ставились следующие задачи:

- а) развертывание Ладожской флотилии;
- б) формирование соединений и частей для Ладожской флотилии и Краснознаменного Балтийского флота;
- в) руководство боевой деятельностью и организация питания кораблей и частей на Ладожском и Онежском озерах и в Ленинграде.

Командующий Морской обороной Ленинграда в оперативной директиве № 0218 от 5 июля 1941 г. поставил командующему флотилией следующие основные задачи:

- обеспечение перевозок в бассейне озера;
- содействие флангу армии в случае выхода противника на побережье;
- приведение флотилии в кратчайший срок в готовность к выполнению боевых задач.

Директива подчеркивала, что основное направление перевозок будет идти от Петрокрепости к р. Свирь и далее по Беломорско-Балтийскому каналу, а объектами перевозок явятся войска, материально-техническое обеспечение и грузы для Северного флота и армии. Далее отмечалось, что не менее важными следует считать пути сообщения у западного и северного побережья озера.

В связи с этим директивой предписывалось:

- усилить наблюдение на о. Валаам и особенно в его восточной части;
- производить контрольное траление в районах переходов кораблей;
- осуществлять непосредственное противовоздушное прикрытие судов на переходе;
- для наблюдения за возможными постановками противником мин с самолетов установить связь с армейскими постами ВНОС и организовать дозоры у баз и малонаблюдаемых берегов;
- особо тщательно организовать оборону кораблей на стоянке и разработать мероприятия на случай высадки десанта или диверсионных групп противника на о. Валаам;
- обратить особое внимание на отработку плавания катеров в шхерах, проводя с их личным составом учения по посадке и высадке десанта;
- береговым и зенитным батареям отработать вопросы сухопутной обороны.

Для решения задач, изложенных в оперативной директиве, приказом командующего Морской обороной Ленинграда № 047 от 5 июля был определен следующий состав флотилии:

1. Дивизион канонерских лодок — 6 переоборудованных самоходных шаланд типа «Бира».
2. 6-й дивизион тральщиков — 5 тральщиков типа «Ижорец».
3. Корабли специального назначения — учебные корабли «Шексна», «Ладога» и «Мста» и тральщик № 100.
4. Дивизион катеров-тральщиков — 14 катеров типа КМ и два типа Р.
5. Две парусно-моторные шхуны «Учеба» и «Практика».
6. Отряд катеров охраны Ладожского канала (12 катеров).
7. Береговые части: зенитные батареи № 175 и 176 (VIII — 76,2-мм); батарея № 101 (III — 102-мм); рота морской пехоты в составе трех стрел-

ковых, одного пулеметного и одного минометного взводов (194 чел.); 148-й отдельный стрелковый взвод (41 чел.); участок СНИС с телефонной и радиостанциями, линейно-ремонтным взводом, шестью постами СНИС и четырьмя дополнительными подвижными постами; тыл 3-го разряда в Петрокрепости, с отделением во Владимировке; военно-морской госпиталь на 50 чел. в Петрокрепости; медпункт во Владимировке; Озерный район гидрографической службы с управлением в Петрокрепости и маневренной гидрографической партией во Владимировке; Онежский участок гидрографической службы в Петрокрепости; базовая гидрометеорологическая станция во Владимировке.

К моменту создания Морской обороны Ленинграда и Озерного района флотилия имела следующий состав сил.

Во Владимировке — штаб флотилии, учебные корабли «Шексна» и «УК-4», 2 катера типа Р, 4 катера типа КМ, зенитная батарея № 175 (IV—76,2-мм), зенитная батарея № 176 (только личный состав, без материальной части), отделение тыла флотилии, отделение связи, ладожский участок СНИС, маневренно-хирургическая группа и нештатный медицинский пункт со стационаром на 15—20 коек.

В Петрокрепости — управление тыла флотилии, гидрографическая служба флотилии, военно-морской госпиталь на 50 коек, 6 глицеров типа НКЛ-5 (в консервации).

На о. Валаам — рота школы боцманов, рота школы юнгов, парусно-моторные шхуны «Учеба» и «Практика».

В Лахденпохья — 148-й отдельный стрелковый взвод.

В Сортавала — взвод школы боцманов.

На м. Сосновец — батарея № 101 (III—102-мм).

В Ленинграде — учебные корабли «Ладога» и «Мста» и шхуны «Бейдевинд» и «Галфинд» — в ремонте.

В Ленинграде заканчивал формирование отряд транспортов в составе транспортов «Кремль», «Совет», «Щорс», «Илга», «Вильсанди», «Чапаев».

До конца июля, закончив установку вооружения в Кронштадте, в состав флотилии вступили 6 канонерских лодок: «Бира», «Олекма», «Селемджа», «Нора», «Бурья» и «Лахта»; два катера типа МО, два бронекатера, 11 катеров охраны канала, сторожевой корабль «Пурга», два тральщика типа «Ижорец», пять катеров типа КМ и 10 катеров типа Р. В июле же были сформированы четыре батальона 4-й морской бригады; 5-й батальон этой бригады закончил формирование к середине августа.

В августе, до выхода войск противника к Неве и установления блокады Ленинграда, в состав флотилии вступили канонерская лодка «Сестрорецк», вскоре ставшая на ремонт в Ленинграде и оставшаяся затем в составе Краснознаменного Балтийского флота, сторожевой корабль «Конструктор», тральщик типа «Ижорец», 20 катеров типа МО, бронекатер и два катера-тральщика.

С выходом немецко-фашистских войск к Неве пополнение флотилии корабельным составом стало исключительно трудным и могло осуществляться только переброской малых кораблей из Ленинграда по железной дороге. Однако к этому времени основное боевое ядро флотилии было уже сформировано, и корабли с приближением фронта к побережью Ладожского озера оказывали активную поддержку флангам наших армий.

Одновременно с формированием соединений и частей флотилии происходило развертывание оборонительных мероприятий на озере. В конце июля командующий Морской обороной получил от коман-

дующего Северным фронтом указания организовать оборону о. Валаам против морского и воздушного десантов, выбрать и подготовить базирование для флотилии на восточном берегу озера, разработать план переноса операционной базы из Владимировки в другое место, если на то последует указание. 7 августа было получено указание главнокомандующего северо-западным направлением укрепить о-ва Валаам, Байевые, Крестовые, Коневец и Хейнесинма, оборудовать маневренные базы на о. Валаам, в Свирице и Новой Ладоге.

Развертывание оборонительных мероприятий началось с занятия гарнизонами островов, находящихся в северной части озера, с целью пресечения возможных попыток противника просочиться и захватить эти острова.

10 августа начальник гарнизона о. Валаам, командир 4-й морской бригады, получил приказание командующего Морской обороной принять на себя оборону островного района от о. Рахмасари до о. Репосари включительно; занять гарнизонами из состава бригады острова Крестовые, Байевые, Рахмасари, Воссинансари и Ганге-па (Ханхипаси), создать на них оборонительные сооружения и установить ночной дозор катерами. Одновременно ему было приказано выделить две роты для усиления обороны базы Владимировка и о. Коневец.

К 13 августа были заняты о-ва Крестовые и о. Рахмасари, несколько позже — о-ва Кукрисари и Хейнесинма. На о. Валаам была создана маневренная база флотилии с постоянным базированием нескольких кораблей и катеров, установлены полевые и стационарные батареи. Остров Коневец был занят 5 батальоном 4-й морской бригады.

Состав береговой артиллерии флотилии приводится в табл. 1¹.

Таблица 1

Состав береговой артиллерии флотилии
к середине августа 1941 г.

Расположение батарей	Калибр (мм)
Петрокрепость (о. Ореховый)	III-45 (21-К)
м. Сосновец	III-102
о. Валаам, м. Койвуннеми	II-45 (21-К); II-120
о. Валаам, к востоку от створного знака Мустаненяниemi	II-45 (21-К)
о. Валаам, м. Лаотананниemi	II-152
о-ва Крестовые	II-152
Владимировка	IУ-76,2 (зенитная подвижная)

13 августа решением заместителя Главнокомандующего северо-западным направлением были дополнительно утверждены к установке в кратчайший срок батареи:

1) Двухорудийная 130-мм в южной части о. Ореховый или на м. Заячий (южное побережье губы Петрокрепости) с задачей воспрепятствовать высадке десанта на побережье губы и оказывать поддержку сухопутным частям, действовавшим в этом районе².

2) Трехорудийная 100-мм зенитная на мысе Кошкин с задачей защиты Кошкинского фарватера и базы Петрокрепость с воздуха, поддержки сухопутных частей и борьбы с кораблями противника, во взаимодействии с батареями на м. Сосновец.

¹ Архив ИО ВМС, д. 460, л. 19, 20; д. 475, л. 213—217.

² Батарея была установлена в районе деревни Новая.

3) Трехорудийная 76-мм зенитная в Новой Ладоге с задачей противовоздушной обороны базы, аэродрома и каналов.

4) Двухорудийная 76-мм зенитная в Шереметьевке с задачей защиты Кошкинского фарватера и базы Петрокрепость с воздуха, а также борьбы с катерами противника.

5) Двухорудийная 120-мм на о. Коневец с задачей защиты входа в базу Владимировка и поддержки сухопутных частей, действовавших в этом районе.

К 20 августа окончательно были утверждены места позиций новых батарей и начата их установка. Однако обстановка, резко изменившаяся к концу августа — началу сентября (оставление Владимировки, выход противника к Неве и занятие им Петрокрепости), не позволила полностью осуществить план оборонительных мероприятий, в частности на о-вах Валаам и Коневец.

Формирование и развертывание флотилии было сопряжено с рядом трудностей. Часть личного состава была призвана из запаса (офицерский состав 20%, старшинский — 41% и рядовой — 40%). Офицерский состав слабо знал озерный театр, так как подавляющее большинство офицеров впервые начинало плавание на Ладожском озере. Флотилия приступила к решению боевых задач, не будучи организационно оформившимся объединением. Связь представляла наиболее слабое звено. Первое время отсутствовала радиосвязь с Ленинградом, а связь со штабом Морской обороны в основном осуществлялась по телефонной линии Владимировка — Ленинград через промежуточный пункт связи Раута. Радиосвязь на большинстве кораблей, прибывших по мобилизации, была также недостаточно отработанной. Личный состав еще не успел полностью освоить радиоаппаратуру и документы по связи. Поэтому первое время пришлось установить одну приемно-передаточную волну для всей флотилии, что увеличило время прохождения радиogramм и отрицательно сказалось на управлении. Все эти вопросы решались уже в ходе начавшихся боевых действий на озере.

В целом развертывание флотилии, несмотря на крайне неблагоприятные условия, было проведено успешно. К началу блокады Ленинграда основное боевое ядро кораблей было сформировано. Корабли флотилии в первые же недели боевых действий смогли оказать существенную поддержку нашим сухопутным войскам, сдерживавшим наступление войск противника.

Задачи, поставленные флотилии. 16 июля командующий Морской обороной перешел в оперативное подчинение Военному Совету Северного фронта и получил следующие, относящиеся к действиям на Ладожском озере и изложенные в директиве командующего Северным фронтом за № 3032сс задачи:

- быть готовым оказать содействие флангу сухопутных войск на побережье Ладожского озера;
- удерживать о. Валаам;
- не допустить прорыва кораблей противника в устье рек Свирь, Сясь, Волхов и Вуокси;
- оборонять подходы к Петрокрепости со стороны Ладожского озера;
- обеспечить озерные пути сообщения от нападения противника.

Эти задачи, дополненные указанием быть в готовности к перебазированию части сил и средств для действий в Онежском озере, были возложены на командующего флотилией директивой штаба Морской обороны № 111/58сс от 17 июля 1941 г.

7 августа командующий флотилией получил непосредственно на свое имя директиву за подписями Главнокомандующего северо-западным направлением Маршала Советского Союза К. Е. Ворошилова и члена Военного Совета А. А. Жданова. Директива возлагала на флотилию задачу обеспечить полное господство наших сил на Ладожском озере и предписывала для этой цели:

— очистить озеро от всех катеров и других пловучих средств, которые противник успел за последние дни подбросить, и наносить впредь систематические удары по пунктам возможной выгрузки катеров (Питкяранта, Койринойон, Импилахти, Йоенсу и др.);

— укрепить острова Валаам, Байевые, Крестовые, Коневец и Хейнесинма; установить на них береговую артиллерию, посты СНИС и создать гарнизоны;

— продолжать активные действия против островов Мантсинсари и Лункулансари, систематически обстреливая их огнем канонерских лодок и подвергая ударам авиации;

— продолжать артиллерийскую поддержку флангов 7-й и 23-й армий;

— все боевые задачи выполнять, организовав взаимодействие кораблей, авиации, сухопутных частей и береговой артиллерии;

— имея главной базой Петрокрепость, оборудовать маневренные базы на о. Валаам, во Владимировке, Свирице и Новой Ладоге.

Одновременно директива указывала о намеченном усилении флотилии артиллерией, кораблями и авиацией.

Неблагоприятно развивавшаяся для наших войск обстановка на сухопутном фронте, прилегавшем к побережью озера, не позволила полностью выполнить все поставленные перед флотилией задачи. Боевые действия флотилии в рассматриваемый период были направлены в основном на содействие приозерному флангу сухопутных войск и сводились к решению следующих задач:

— высадке десанта на острова Лункулансари и Мантсинсари;

— артиллерийской поддержке флангов 23-й и 7-й армий;

— обеспечению эвакуации озером частей 23-й армии.

ВЫСАДКА ДЕСАНТА НА ОСТРОВА ЛУНКУЛАНСАРИ И МАНТСИНСАРИ

К середине июля обстановка на участке фронта, примыкавшем к Ладожскому озеру, чрезвычайно осложнилась. Отмобилизованные силы противника, располагавшие численным превосходством, начали теснить части 19-го стрелкового корпуса, создав угрозу выхода на северо-западное побережье озера от Сортавала до Лахденпохья. В ночь с 16 на 17 июля крупные силы противника атаковали правый фланг 168-й стрелковой дивизии южнее озера Янисярви и участок фронта 142-й дивизии в районе озера Пюхярви. В результате упорных боев атака на участке 142-й дивизии была отбита и войска противника отошли на исходные позиции. На участке же правого фланга 168-й дивизии противнику удалось прорвать оборону и оттеснить наши части к Ладожскому озеру в направлении Питкяранта. Для прикрытия правого фланга дивизии по приказанию командующего флотилией был создан Северный отряд флотилии в составе двух тральщиков, бронекатера, шести катеров КМ и двух шхун: «Учеба» и «Практика». Одновременно корабли флотилии обеспечивали перевозку боеприпасов, продовольствия и фуража частям 19-го стрелкового корпуса, а также эвакуировали раненых и гражданское население из района Сортавала.

На северо-восточном побережье озера к 19 июля финнам удалось выйти к району Сальми. Утром 19 июля Заместитель Главнокомандующего северо-западным направлением по морской части отдал устное распоряжение командующему Морской обороной Ленинграда высадить тактический десант на острова Лункулансари и Мантсинсари, которому ставилась задача: действиями во фланг противника сорвать его дальнейшее наступление на Видлицу.

Командование десантными войсками на берегу возлагалось на командующего 7-й армией, а ответственность за осуществление высадки — на командующего Морской обороной, в подчинение которому были выделены: сторожевой корабль «Пурга» и судно специального назначения «Связист» из состава Краснознаменного Балтийского флота; канонерские лодки «Бира», «Селемджа» и «Олекма», бронекатера № 97 и 98, катера МО № 205 и 206 и несколько катеров типа КМ и Р из состава Ладожской флотилии, авиагруппа, базировавшаяся на Новую Ладугу, в составе пяти морских ближних разведчиков, шести бомбардировщиков и шести истребителей; 4-я морская бригада четырехбатальонного состава, сформированная в Ленинграде; отряд транспортов («Совет», «Чапаев», «Щорс», «Республика», «Илга») для переброски частей бригады в районы развертывания.

Сторожевой корабль «Пурга» назначался в качестве флагманского корабля, а судно специального назначения «Связист», имевшее хорошие средства радиосвязи, — для установления надежной связи с Ленинградом.

По приказанию Заместителя Главнокомандующего северо-западным направлением два батальона 4-й морской бригады должны были быть готовы к 19 июля, два других — к 24 июля. По готовности батальоны бригады должны на транспортах перейти в Видлицу.

В период подготовки к высадке десанта канонерские лодки «Селемджа», «Бира», два бронекатера, а также сторожевой корабль «Пурга» произвели разведку подходов к островам и мест, удобных для высадки. Результаты разведки показали, что противник успел занять прибрежные острова и установить там артиллерию.

В это же время командующий Морской обороной с группой офицеров своего штаба выходил в район Андрусовой бухты, а затем в Видлицу с задачей установить связь с командованием 7-й армии. Однако попытки связаться с армейским командованием результатов не дали и таким образом не представилось возможным согласовать совместные действия. Удалось только связаться с частями 3-й морской бригады, которая действовала на этом участке, и таким образом уточнить обстановку.

22 июля командующий Морской обороной получил радиограмму Заместителя Главнокомандующего северо-западным направлением с приказанием высадить на о. Лункулансари только один батальон, остальные держать в готовности на транспортах в Андрусовой бухте или в Видлице до особого распоряжения. На основании этого командующему флотилией было приказано: установить круглосуточный дозор катеров МО на параллели остров Харьюсари для наблюдения за проливом между островами Мантсинсари и Лункулансари; произвести ночную разведку участков высадки на острове Лункулансари в заливе Сика-лахти, в бухте к югу от населенного пункта Хойватта и в районе Хийва, а также произвести разведку переправы на материк у Перямаа; разработать план высадки десанта на о. Лункулансари.

В боевом донесении, отправленном самолетом Заместителю Главнокомандующего северо-западным направлением, командующий Морской

обороной докладывал, что намерен произвести высадку десанта утром 24 июля и что противник, заняв Пограничные Кондуши, прорвался к Большие Горы в 15 км севернее Видлицы, продолжая двигаться на юг; 3-я морская бригада испытывает сильный нажим противника, и командир бригады просит содействия огнем и людьми. Командующий Морской обороной запрашивал: остается ли в силе прежняя задача — высадка десанта на остров Лункулансари — или надлежит переключиться на поддержку 3-й морской бригады.

Вечером командующий Морской обороной вышел на сторожевом корабле «Пурга» навстречу транспортам «Республика», «Совет» и «Щорс», перебрасывавшим из Петрокрепости в Видлицу 1-й батальон 4-й морской бригады, чтобы направить их ввиду изменившейся обстановки на фронте не в Видлицу, а в Андрусову бухту. Транспорты с тремя катерами КМ на буксире были встречены ночью и в 5 час. 44 мин. 23 июля вместе со сторожевым кораблем «Пурга» пришли в Андрусову бухту.

Воздушная разведка, произведенная вечером 22 июля самолетами, вылетавшими с аэродрома Новая Ладога, не обнаружила войск противника на островах Мантсинсари и Лункулансари. Одновременно самолеты бомбардировали дорогу Минатала — Сальми и переправу у Перямаа, при этом экипажи наблюдали взрыв моста.

В ночь с 22 на 23 июля была произведена разведка о. Лункулансари тремя разведывательными группами, высадившимися с катеров. На основании данных разведки командование пришло к выводу, что южная оконечность о. Лункулансари занята незначительными силами противника.

23 июля под руководством командующего Морской обороной был составлен план высадки десанта по предварительным наметкам штаба флотилии, разработанным по ранее данным указаниям.

План сводился к следующему:

Высадка производится одновременно тремя группами на трех участках с 3 часов 24 июля (рис. 2).

Первая группа — 1-я рота и взвод пулеметной роты — в районе бухты Сика-лахти с транспорта «Совет» при поддержке канонерской лодки «Бира» и катера МО № 205. Высадочные средства: катера Р № 34, КМ № 26 и две шлюпки канонерской лодки «Бира».

Вторая группа — 2-я рота, взвод пулеметной роты и командование батальона — в районе западнее Хойватта с транспорта «Республика» при поддержке канонерской лодки «Олекма» и катера МО № 206. Высадочные средства: катера Р № 44, КМ № 21 и 23 и две шлюпки канонерской лодки «Олекма».

Третья группа — 3-я рота и взвод пулеметной роты в районе западнее Хийва с транспортом «Щорс» при поддержке канонерской лодки «Селемджа» и бронекатера № 98. Высадочные средства: катера КМ № 11 и 24 и две шлюпки канонерской лодки «Селемджа».

Высадка первых бросков (по стрелковому взводу со станковыми пулеметами) производится с катеров КМ, которые идут на буксире у транспортов из Андрусовой бухты. Канонерские лодки, бронекатер № 98 и два катера МО № 205 и 206 присоединяются к сторожевому кораблю «Пурга» и транспортам на параллели Видлицы.

Авиагруппе ставилась задача 24 июля с 4 до 6 часов прикрывать высадку с воздуха: к 4 часам иметь в воздухе три самолета для бомбардировочного удара по батареям и подходящим с материка резервам противника, а к 5 часам иметь в готовности для этой цели три бомбардировщика. Остров Лункулансари бомбардировать запрещалось.

В качестве запасных участков высадки намечались для первой группы — пляж у озера Хойвалпан-Лампи, для второй — побережье у Куйкка-Лампи и для третьей — мыс Хийва.

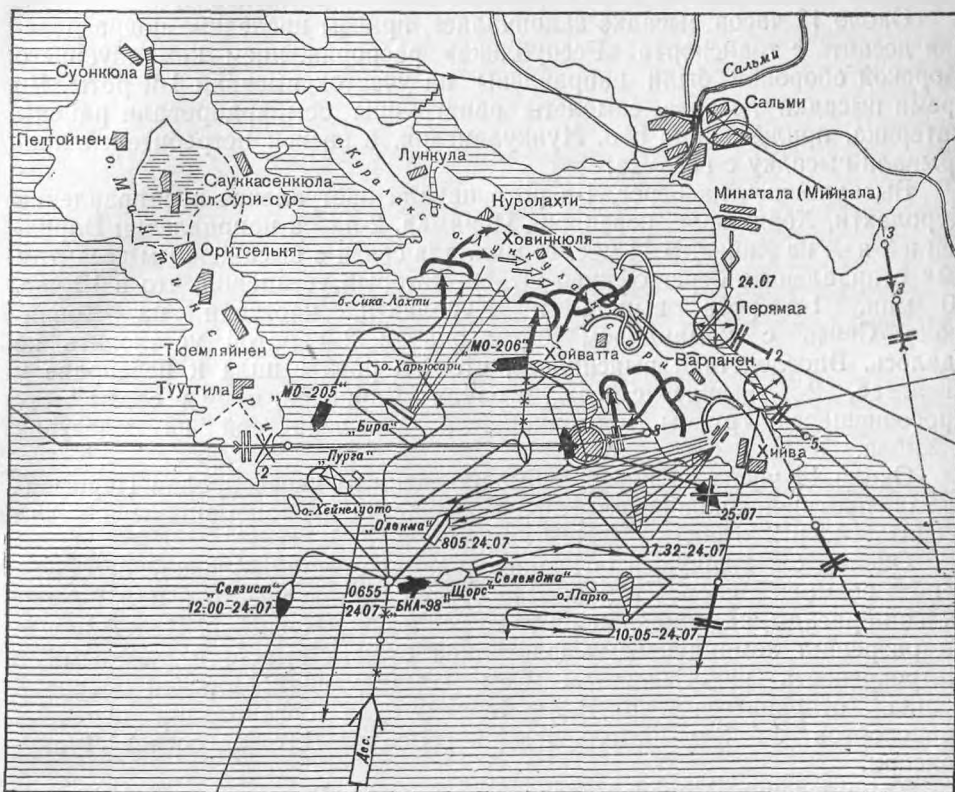


Рис. 2. Высадка десанта на о. Лункулансари 24—25 июля 1941 г.

В 18 часов 23 июля командующий Морской обороной вызвал на сторожевой корабль «Пурга» командира батальона, командиров рот, командира взвода связи и командиров транспортов, объявил им устный боевой приказ и дал указания по плану высадки десанта. В это время была получена радиограмма от Заместителя Главнокомандующего северо-западным направлением, подтверждающая приказание выполнять задачу по занятию острова.

В 20 час. 21 мин. транспорты с десантом во главе со сторожевым кораблем «Пурга» снялись с якоря и вышли из Андрусовой бухты в район развертывания, рассчитывая совершить переход скрытно от противника. Около 21 часа в 10 милях от Андрусовой бухты к десантному отряду присоединились канонерские лодки «Олекма» (флаг командующего флотилией), «Бира» и «Селемджа» с катерами МО № 205 и 206 и бронекатером № 98, шедшие от Пограничных Кондушей, где они поддерживали фланг 7-й армии.

Вследствие ограниченной видимости (туман, дымка) и ошибки в счислении отряд в назначенную точку развертывания вышел с опозданием.

Сигнал о развертывании был дан 24 июля в 6 час. 55 мин. С 8 час. 15 мин. до 8 час. 45 мин. происходила высадка первых бросков десанта на всех участках. Высадка 1-й роты закончилась без помех к 10 час.

30 мин. Высадка же 2-й и 3-й рот происходила под огнем береговой батареи противника, расположенной на южной оконечности о. Лункулансари, и ружейно-пулеметным огнем. Поддерживая высадку, канонерские лодки «Олекма» и «Селемджа» вели ответный огонь на подавление.

Около 12 часов высадка закончилась, причем последние подразделения десанта с транспорта «Республика» распоряжением командующего Морской обороной были направлены на участок высадки 1-й роты. Во время высадки десанта самолеты авиагруппы бомбардировали районы материка, прилегающие к о. Лункулансари, а звенья истребителей прикрывали высадку с воздуха.

Высадившись на берег, 1-я рота начала наступление в направлении Куролахти, Ховинкюля, переправа Перямаа, 2-я — в направлении Варпанен и 3-я — на Хийва. В 11 час. 16 мин. для связи с высаженным десантом был отправлен на берег офицер штаба, который установил, что в 12 час. 10 мин. 1-я рота вышла к Куролахти, наступая на Ховинкюля. Связь с командиром батальона и 2-й ротой установить не удалось. Впоследствии выяснилось, что 1-я рота вышла к переправе у Перямаа, 2-я вышла с боем в район Варпанен, имея в своем тылу просочившиеся группы противника, а 3-я вела бой на подступах к Хийва.

Около 14 часов по переправам, наведенным через пролив Перямаасалми, противник подбросил резервы, танкетки и бронемашины и начал теснить 1-ю и 2-ю роты к берегу юго-западнее Хойватта.

Оценив сложившуюся обстановку, командующий Морской обороной решил возможно скорее и наиболее организованно ввести в бой 2-й батальон бригады, находившийся в то время в Петрокрепости. С этой целью он разрешил командующему флотилией отбыть вместе с ранеными в Петрокрепость на «Связисте». Сам командующий Морской обороной решил отправиться во Владимировку для организации перехода транспортов со 2-м батальоном и высадки его на остров Лункулансари.

Командующий Морской обороной вышел во Владимировку в 19 час. 40 мин. 24 июля на катере МО № 262, предварительно приказав начальнику штаба флотилии обеспечивать действия десанта на берегу, эвакуировать ночью раненых с острова на транспорте «Совет» в Петрокрепость, отправить транспорты «Республика» и «Щорс» с высадочными средствами на о. Валаам за топливом и продовольствием и установить связь с 7-й армией. В это же время сторожевой корабль «Пурга» был отправлен в Петрокрепость для пополнения топлива.

Ночью 1-й батальон продолжал мужественно сдерживать натиск противника в юго-западной части острова. Канонерские лодки и катера дважды отразили атаки самолетов. Утром 25 июля начальник штаба флотилии получил сведения о тяжелом положении десанта, который понес значительные потери и имел недостаток в боеприпасах. Для поддержки десанта канонерские лодки «Олекма» и «Бира» подошли непосредственно к острову, но из-за тумана не могли открыть огонь ранее 11 часов¹. К местам высадки были посланы с боеприпасами и продовольствием бронекатера № 98, катер КМ № 24 и катер МО № 205.

Командующий Морской обороной, получив донесение о положении на острове, приказал командиру авиагруппы выслать авиацию для уничтожения батарей и техники противника, а начальнику штаба флотилии — всеми силами поддерживать десант. Одновременно он доложил обстановку по телефону в Ленинград Заместителю Главкомандующего се-

¹ Канонерская лодка «Селемджа» в это время поддерживала фланг 7-й армии у р. Тулокса.

веро-западным направлением, который, подтвердив необходимость выполнения поставленной задачи до конца, приказал командующему высадить десант (2-й батальон) на о. Мантсинсари, а также информировал его об отходе частей 7-й армии к югу от Видлицы. По имевшимся данным остров был занят незначительными силами противника.

Несмотря на поддержку, оказанную авиацией и канонерскими лодками, десант понес значительные потери и был снят. Во второй половине дня противнику удалось овладеть островом.

Обстановка, сложившаяся к началу высадки десанта на о. Мантсинсари, была следующей. 1-й батальон в течение 24 и 25 июля упорно сдерживал натиск противника на о. Лункулансари, 2-й батальон той же бригады к 15 час. 10 мин. 25 июля прибыл на транспортах в район сосредоточения к о. Коневец. 3-й батальон должен был выйти вечером следующего дня. На восточном побережье озера части 7-й армии отошли на юг от Видлицы и вели бой вдоль р. Тулокса. На западном побережье в районе Сортавала 168-я дивизия удерживала рубеж обороны при поддержке Северного отряда флотилии.

Командующий Морской обороной решил высадить 2-й батальон на о. Мантсинсари на рассвете 26 июля. В 17 час. 10 мин. 25 июля он собрал во Владимировке командование батальона и рот и командиров транспортов, объявил устный боевой приказ и план высадки.

Высадка намечалась на двух участках: 1-я и 2-я роты с командованием батальона, двумя пулеметными взводами и четырьмя 45-мм пушками высаживались в заливе Лонкайп-лахти с транспортов «Щорс» и «Чапаев» при поддержке канонерских лодок «Олекма» и «Бира», бронекатера № 98 и катера МО № 205; высадочными средствами были три катера КМ № 21, 23 и 26, катер Р № 34 и три барказа. 3-я рота со взводом станковых пулеметов и двумя 45-мм пушками — в заливе Руоко-лахти с транспорта «Илга» при поддержке сторожевого корабля «Пурга», канонерской лодки «Селемджа» и катера МО № 206; высадочными средствами являлись катер Р № 44 и два полубарказа. Первые броски должны были начинаться на высадочных средствах, буксируемых транспортами. Особое внимание командира батальона и командиров рот было обращено на организацию обороны дамбы у Сауккасенкюля, которая вдавалась в Мантсинсарский пролив на 5 каб. по направлению к берегу о. Куролак и не доходила до него на 4 каб., где существовала паромная переправа. Встреча с канонерскими лодками и другими силами поддержки была назначена на 22 часа 25 июля в 20 милях к северо-востоку от Владимировки¹. Ввиду задержки с посадкой десанта и тумана отряд в составе сторожевого корабля «Пурга» и транспортов «Илга», «Щорс» и «Чапаев» с высадочными средствами на буксире вышел от о. Коневец в район развертывания только в 22 часа 25 июля и, таким образом, встреча с канонерскими лодками в назначенной точке не состоялась.

В 4 час. 20 мин. 26 июля отряд подошел к о. Мантсинсари. Над озером стоял туман, видимость доходила до 15—20 каб., канонерских лодок не было видно. Связываться с ними по радио и установить их место не удалось.

Около 5 часов командующий принял решение высаживать десант при поддержке одного сторожевого корабля «Пурга».

В 5 час. 50 мин. был дан сигнал развертывания для высадки и вызвана авиация для прикрытия с воздуха. Из-за тумана действия авиации

¹ План составлялся до получения донесения о выходе из строя канонерской лодки «Олекма» и гибели бронекатера № 98. Это донесение было получено на сторожевом корабле «Пурга» в 22 часа 25 июля в момент выхода десантного отряда к о. Мантсинсари.

начались только около 11 часов. Высадка продолжалась с 6 час. 15 мин. до 7 час. 40 мин. 1-я и 2-я роты высадились без помех и начали продвигаться в направлении Селаила и Сауккасеньюла. 3-я рота, наступавшая на Тюемпйнен и Тууттила, сразу же вступила в бой с мелкими частями противника, отходившими в южную часть острова. Посланный на берег офицер связи по возвращении в 12 час. 56 мин. на сторожевой корабль «Пурга» доложил командующему, что положение батальона устойчивое, что 1-я рота вышла на западную окраину Пелтойнен, 2-я рота находится на восточном берегу болота Сури-Сур, а 3-я рота достигла западной окраины Тюемпйнен и опушки леса северо-западнее Тууттила, ведя на правом фланге бой с противником (рис. 3).

Командующий Морской обороной, признав, что положение на острове не внушает особых опасений и действия десантных частей развиваются нормально, в 13 час. 41 мин. пошел на сторожевом корабле «Пурга» в Андрусову бухту, а затем во Владимировку, чтобы ускорить отправку баржи с продовольствием для высаженного десанта и проверить организацию выхода 3-го батальона. На переходе он получил радиogramму о готовности батальона к выходу и прибытии в Петрокрепость трех новых канонерских лодок «Нора», «Лахта» и «Буря». Командующий дал приказание транспортам с войсками следовать в точку встречи в 15 милях к юго-западу от о. Мантсинсари, а канонерским лодкам «Нора» и «Лахта» идти к о. Мантсинсари в распоряжение начальника штаба флотилии, канонерской лодке «Буря» — во Владимировку.

В 2 часа 27 июля сторожевой корабль «Пурга», выйдя из Владимировки, встретил транспорты в назначенной точке в 6 час. 49 мин. и вместе с ними пошел к о. Мантсинсари.

Между тем обстановка на острове для командующего Морской обороной и начальника штаба флотилии оставалась неясной, так как никаких донесений от высаженных войск десанта не поступало. Только в 7 час. 30 мин. 27 июля рация канонерской лодки «Бира» приняла донесение командира батальона об отходе десанта с острова и просьбу о поддержке. Густой туман в районе острова не дал возможности канонерским лодкам оказать поддержку десанту.

Донесение об отходе батальона с острова было получено командующим только в 10 час. 57 мин. через рацию Владимировки. Направив транспорты с 3-м батальоном на о. Валаам, командующий продолжал движение в район высадки, куда прибыл в 14 час. 30 мин.

Противник к этому времени перебросил с о. Куролак на Мантсинсари новые силы, которые перешли при поддержке артиллерии и минометов в наступление на участке 2-й и 3-й рот. Не выдержав сильного артиллерийского огня, десант под давлением превосходящих сил противника начал отход. Получив эти данные, командующий отдал распоряжение об организованном снятии с острова десанта и разрешил отправить одну из канонерских лодок для поддержки фланга 7-й армии. В ночь с 27 на 28 июля и утром 28 июля под прикрытием канонерской лодки и катера МО десант с острова был снят.

За время боевых действий у островов погибли бронекатер № 98 и катер КМ, канонерская лодка «Олекма» получила повреждения, которые вывели ее из строя до 30 июля.

По высадке десанта на острова можно сделать следующие выводы:

1) Выбор направления для высадки был правилен, несмотря на то что к этому времени противник уже углубился от Сальми к Видлице. Высаженный на острове десант создал реальную угрозу прибрежным путям сообщения противника и нанесения удара в тыл его наступавшим войскам. В результате противник вынужден был оттянуть часть сил

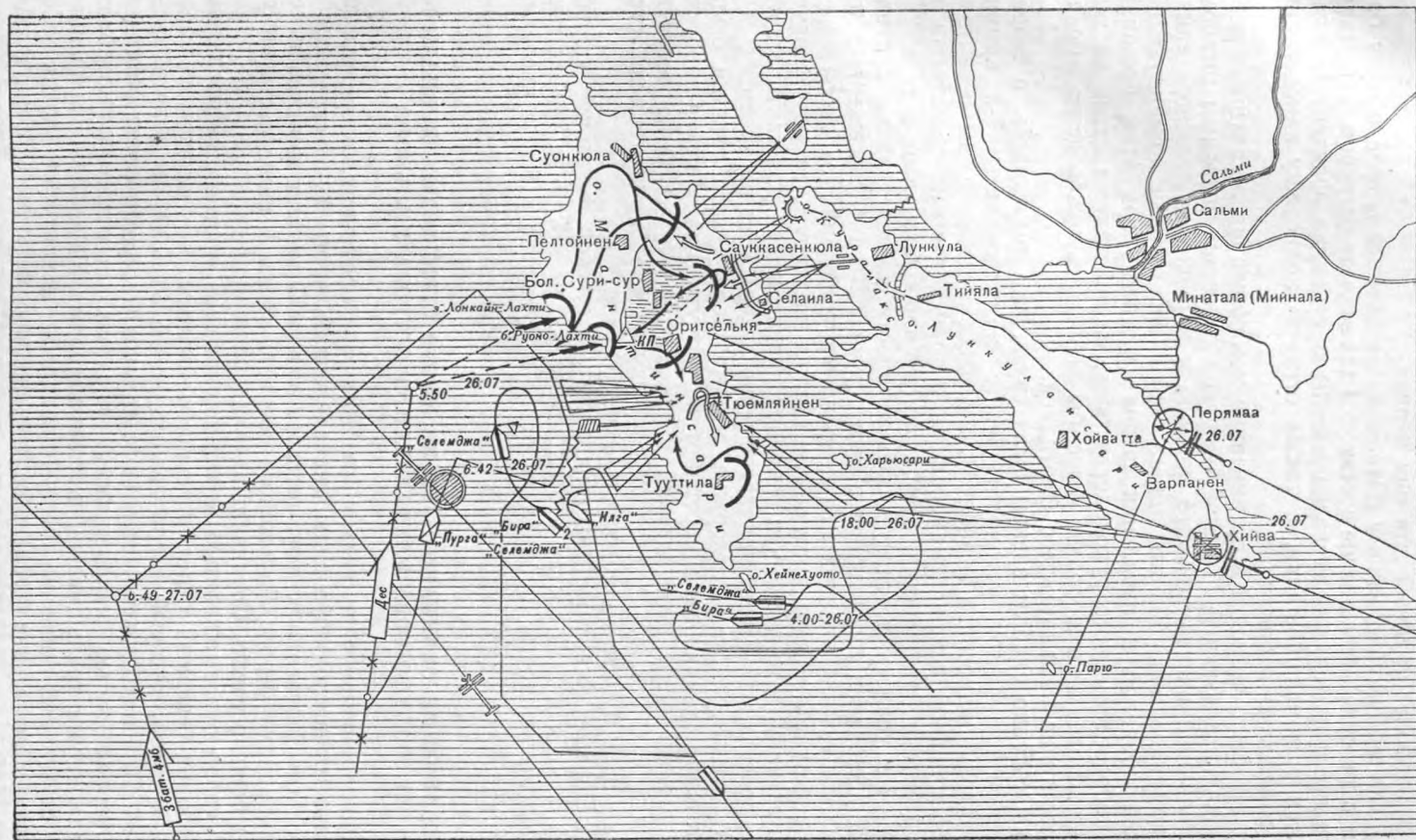


Рис. 3. Высадка десанта на о. Мантсинсари 26—27 июля 1941 г.

с фронта для борьбы с десантом. Таким образом, хотя десант до конца задачу не выполнил, он оказал существенную помощь флангу наших войск в наиболее трудный для них период.

2) Состав сил (по одному батальону на каждый остров и один батальон в резерве) был вполне достаточен для захвата островов, учитывая данные предварительной разведки и силы противника, фактически оказавшиеся в момент высадки, а также огневую поддержку канонерских лодок и действия авиации.

3) Не было четкости в организации командования десантными действиями. Командующий Морской обороной со своим походным штабом явился лишней инстанцией. Это привело к нарушению должного единства командования, так как параллельно действовали командующий Морской обороной и начальник штаба флотилии, при этом большая часть непосредственного руководства боевыми действиями легла на последнее. Более целесообразно было бы возложить руководство высадкой десанта на командующего флотилией.

4) Особенно слабым звеном была связь, что выразилось в безрезультатности попыток установить ее с командованием 7-й армии, в отсутствии радиосвязи кораблей поддержки с высаженным десантом, непосредственной связи командования с транспортными средствами и формируемыми батальонами, отсутствии дублирования связи и т. д.

5) Не удалось достигнуть непрерывности воздействия на противника и удержания инициативы в своих руках. Десант, высаженный на острова, не принял никаких мер к прочному удержанию за собой переправ, в результате чего противнику удалось подтянуть за ночь живую силу и технику, в то время как основной предпосылкой для тактического успеха действий на берегу являлся именно захват этих переправ.

6) Артиллерийская поддержка десанта кораблями флотилии была недостаточно организована и отработана. Отсутствовала какая-либо система вызова огня, целеуказаний и корректировки, не было соответствующей ТУС и т. д. Артиллерийской поддержке в значительной степени мешали плохие метеорологические условия.

7) Первые десантные действия дали Ладожской флотилии ценный боевой опыт. Личный состав в этих действиях, несмотря на недостаточную подготовленность, проявил упорство и мужество в бою с численно превосходящим противником.

ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЭВАКУАЦИИ 142, 168 и 198-й СТРЕЛКОВЫХ ДИВИЗИЙ С ПОЛУОСТРОВА РАУТАЛАХТИ И ОСТРОВА КИЛЬПОЛА

Одновременно с прорывом на Видлицу противник, сосредоточив численно превосходящие силы, начал теснить части 19-го стрелкового корпуса от Сортавала к югу, пытаясь прижать дивизии корпуса к северо-западному берегу Ладожского озера, и 23 июля наши части вынуждены были оставить Сортавала.

В связи с возможностью появления катеров противника после выхода его на северный берег, севернее о. Валаам был установлен корабельный дозор, который несли тральщики № 63, «УК-4» и пять катеров КМ. Для поддержки частей 19-го корпуса Северный отряд флотилии был усилен пятью канонерскими лодками, сторожевым кораблем «Пурга», двумя тральщиками, шестью катерами КМ и МО. На фланги 168-й стрелковой дивизии были направлены канонерские лодки «Селемджа», «Бира», два тральщика и несколько катеров КМ; на фланг 198-й и 142-й дивизий канонерские лодки «Шексна» и «Бурья». Всем кораблям ставилась задача — оказывать артиллерийскую поддержку на-

шим войскам, подвозить боеприпасы, продовольствие и медикаменты, а также эвакуировать раненых на о. Валаам, во Владимировку и Петрокрепость.

В первых числах августа обстановка на участке фронта 19-го корпуса была очень напряженной. 142, 168 и 198-я дивизии, изматывая противника, постепенно отходили к побережью озера на участке Сортавала, Лахденпохья.

6 августа Военный Совет Северного фронта директивой № 65 приказал командующему Морской обороной подготовиться к перевозке людей и имущества озером из района Лахденпохья в район Приозерска или в другие пункты по указанию командующего 23-й армией. Директива предписывала начать сосредоточение транспортных средств, буксиров и барж на о. Валаам и в Лахденпохья. Эвакуация, непосредственное руководство которой на озере возлагалось на командующего флотилией, должна была начаться только по указанию командующего 23-й армией, осуществлявшего общее руководство эвакуацией.

К исходу 10 августа противник, прорвав оборону 19-го корпуса, вышел к побережью озера у Лахденпохья, Куркийоки. 168-я дивизия удерживалась левым флангом на северной окраине Лахденпохья, а правым — на восточной окраине Сортавала; 142-я и 198-я дивизии отходили на о. Кильпола, соединенный с материком дамбой и мостом, и о. Пирхосенсари. Противник, ведя усиленный артиллерийский и минометный обстрел, стремился расчленив и отрезать дивизии от побережья.

Ночью 10 августа противник пытался высадить десант с катеров и шлюпок в районе о-вов Сиикасари и Мустасари, чтобы не дать возможности отойти нашим частям. Сторожевой корабль «Пурга», канонерская лодка «Бира» и катер МО, обнаружив десант, уничтожили артиллерийским огнем один катер, много шлюпок и до 500 десантников.

11 августа командующий Северным фронтом отдал боевой приказ № 77 командующему 23-й армией, в котором 168-й дивизии ставилась задача: подготовиться к выходу из боя и сосредоточиться в районе обороны 142-й дивизии. Дивизии надлежало иметь только самое необходимое для боя. Раненых, больных, лишнее вооружение, имущество и запасы эвакуировать сначала на о. Валаам, а затем — в район Приозерска. Одновременно командующий Северным фронтом отдал командующему Морской обороной приказание о сосредоточении транспортных средств на о. Валаам и наметил в качестве пунктов погрузки Раутолахти, Лэтинен, Тунен, Ритоя и Техен (на побережье к югу от Сортавала). На время выхода 168-й дивизии из боя флотилия переходила в оперативное подчинение командующего 23-й армией.

До 12 августа производилась эвакуация раненых из районов Раутолахти и Кильпола во Владимировку и Петрокрепость для дальнейшей отправки их в Ленинград автотранспортом и по железной дороге. Боеприпасы и продовольствие для дивизий доставлялись на транспортах и баржах из Саунасари, Владимировки и Приозерска.

Специально оборудованных барж для перевозки орудий, танков и другой техники не было. Поэтому 12 августа в Приозерске саперами 19-го корпуса под руководством флагманского механика флотилии была начата подготовка 8 барж. Несколько барж с настилами оборудовалось на о. Валаам силами 4-й морской бригады. На береговой черте в районе расположения дивизии выбирались удобные пункты погрузки и под руководством выделенных от флотилии офицеров строились и оборудовались причалы. Такие же причалы оборудовались и в пунктах выгрузки — Приозерске, Саунасари, на о. Валаам и в Петрокрепости.

Эвакуация 142-й и 198-й дивизий из района о. Кильпола и прилегающих к нему о-вов в Приозерск и Владимировку, Вуохон и Саунасари началась 14 августа (рис. 4).

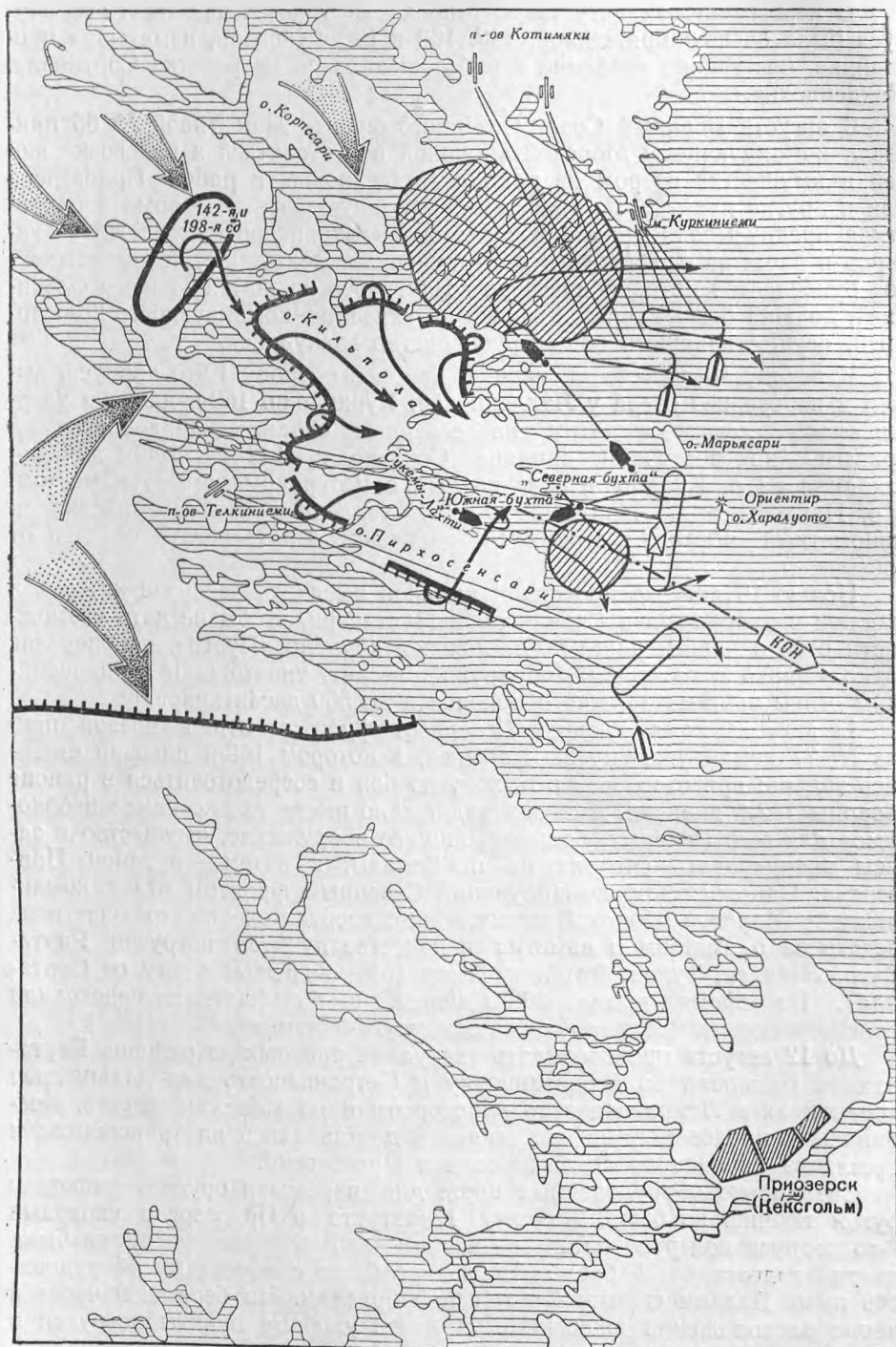


Рис. 4. Эвакуация 142-й и 198-й стрелковых дивизий с о. Кильпола 14—22 августа 1941 г.

Разработанный совместно с командованием Ладожской флотилии общий план эвакуации предусматривал:

Распределение средств эвакуации и последовательность ее проведения

Распределение средств:

- а) Западный участок — 142-я и 198-я стрелковые дивизии — одна треть всех транспортных средств.
- б) Северный участок — 168-я стрелковая дивизия — две трети всех транспортных средств.

Последовательность эвакуации:

- а) Западный участок — пункт выгрузки Приозерск.
- б) Северный участок — пункт выгрузки о. Валаам.

Время проведения эвакуации: начало — ориентировочно в ночь на 14 августа, днем эвакуация проводится под прикрытием авиации, зенитных средств и кораблей флотилии.

Планирование операции:

1-й этап — вывоз с берега и погрузка всего тяжелого и ненужного для ведения боя вооружения и техники, в том числе артиллерии тяжелых и средних калибров, вывоз раненых и больных.

2-й этап — вывоз основной массы пехоты с пехотным вооружением.

3-й этап — вывоз частей прикрытия с вооружением и имуществом, оставшимися от эвакуации двух первых основных групп.

Обеспечение операции:

1-й этап — организация артиллерийской поддержки флотилией войскам, ведущим бой на берегу, и обеспечение перехода озером; прикрытие от ударов с воздуха погрузки и транспортировки войск в светлое время суток, прикрытие авиацией боевых действий войск на берегу.

2-й и 3-й этапы — прикрытие с воздуха авиацией и кораблями флотилии выхода из боя основной массы войск и действия прикрываемых частей.

Руководство эвакуацией

а) Общее руководство эвакуацией осуществляет командующий 23-й армией.

б) Руководство действиями флотилии в период проведения эвакуации — командующий Ладожской флотилией.

в) Руководство по подготовке погрузки на берегу — командиры дивизий.

Руководство эвакуацией 142-й и 198-й дивизий озером с о. Кильпола было возложено командующим флотилией на командира 1-го дивизиона канонерских лодок.

Для прикрытия эвакуации были выделены канонерские лодки «Нора» (ФКП начальника эвакуации), «Буря» и «Олекма», катера МО № 122, 171, 199 и 208 и дополнительно к концу эвакуации — канонерские лодки «Селемджа» и «Сестрорецк», сторожевой корабль «Пурга» и катер МО № 209. Для перевозки войск были выделены транспорты «Совет», «Кремль», «Чапаев», «Щорс», «Вильсанди» и «Илга», несколько тральщиков, буксиров и барж. Количество барж колебалось от 6—7 в первые дни эвакуации и до 12—15 в конце ее.

Для погрузки были оборудованы три причала: два — в безымянной бухте на восточном берегу полуострова и один — на южном берегу в заливе Сукемы-лахти¹. Для руководства погрузкой на причалы были посланы офицеры из состава флотилии. Погрузка происходила круглые сутки под артиллерийским и минометным огнем противника, батареей которого калибра 100 мм и выше были расположены на закрытых позициях. Кроме того, противник установил батарею на м. Куркиниemi с расчетом вести огонь прямой наводкой по выходящим из бухт транспортам и буксирам с баржами. Канонерские лодки, прикрывая посадку войск, вели эффективный огонь на подавление неприятельских батарей.

Днем перед входами в бухты выставлялись дежурные катера МО с задачей задымления района во время выхода и входа транспортных средств. Чтобы затруднить противнику ведение артиллерийского огня катера ставили отсекающие дымовые завесы на ходу или сбрасывали шашки (МДШ) в воду в районах к северу и югу от параллели о. Марьясари. Применение их дало положительные результаты и исключило потери от огня противника при движении транспортных средств. Потери и повреждения транспортных средств были лишь во время стоянки у причалов.

Особенно ответственным явился заключительный этап эвакуации — свертывание и посадка последних эшелонов 198-й дивизии, осуществленные 22 августа. План обеспечения этого этапа был детально разработан штабом флотилии и согласован лично с командиром дивизии.

Для канонерских лодок были выбраны огневые позиции у заранее поставленных вешек, откуда они должны были вести заградительный огонь по назначенным рубежам и запасным районам, указанным командиром дивизии. Составленное на эвакуацию наставление предусматривало организацию прикрытия отхода последних эшелонов войск корабельной артиллерией, распределение рубежей между канонерскими лодками, расход снарядов, режим огня и т. п. Был разработан специальный ТУС.

В распоряжение командира 198-й дивизии выделялся катер МО, который должен был находиться у причала в заливе Сукемы-лахти («Южная бухта»), дублируя по радио на флагманскую канонерскую лодку «Нора» приказания командира дивизии, поступавшие из его КП. В дальнейшем этот катер должен был взять с берега штаб дивизии во главе с командиром. Несколько катеров МО выделялось со специальной задачей оставаться в течение определенного времени по окончании эвакуации на подходах к Кильпола и взять на буксир заранее приготовленные силами дивизии плоты со случайно отставшими от последнего эшелона бойцами и офицерами.

Буксирные средства с вечера 21 августа были приписаны к определенным баржам с указанием мест их стоянки на рейде и порядка следования под погрузку. В качестве ориентира при движении в темное время суток на знаке Харалоуто был установлен огонь. Все командиры канонерских лодок, транспортов, буксиров и барж были хорошо проинструктированы и проверены, правильно ли они понимают свои задачи.

Начатое с вечера развертывание кораблей и транспортных средств шло точно по плану и было окончено к 22 часам. Свертывание, отход и погрузка техники и личного состава, начавшиеся с утра 22 августа, закончились к 13 часам.

¹ В ходе эвакуации безымянная бухта называлась «Северной», а залив — «Южной бухтой».

С 14 по 22 августа из состава 198-й и 142-й дивизий были вывезены на 56 баржах, транспортах и буксирах и частично на боевых кораблях вся техника и люди (подробные данные приводятся ниже).

Наиболее существенной потерей в последний день эвакуации явилась гибель баржи с 26 противотанковыми орудиями, 16 тракторами и 10 автомашинами. Баржа села на мель при выходе из «Северной» бухты и получила пробоину. Ввиду невозможности сняться с мели баржа была расстреляна огнем сторожевого корабля «Пурга».

Почти одновременно с эвакуацией двух дивизий с о. Кильпола 18 августа началась эвакуация 168-й дивизии с п-ова Рауталахти (рис. 5). Накануне командующий Северным фронтом отдал боевое рас-

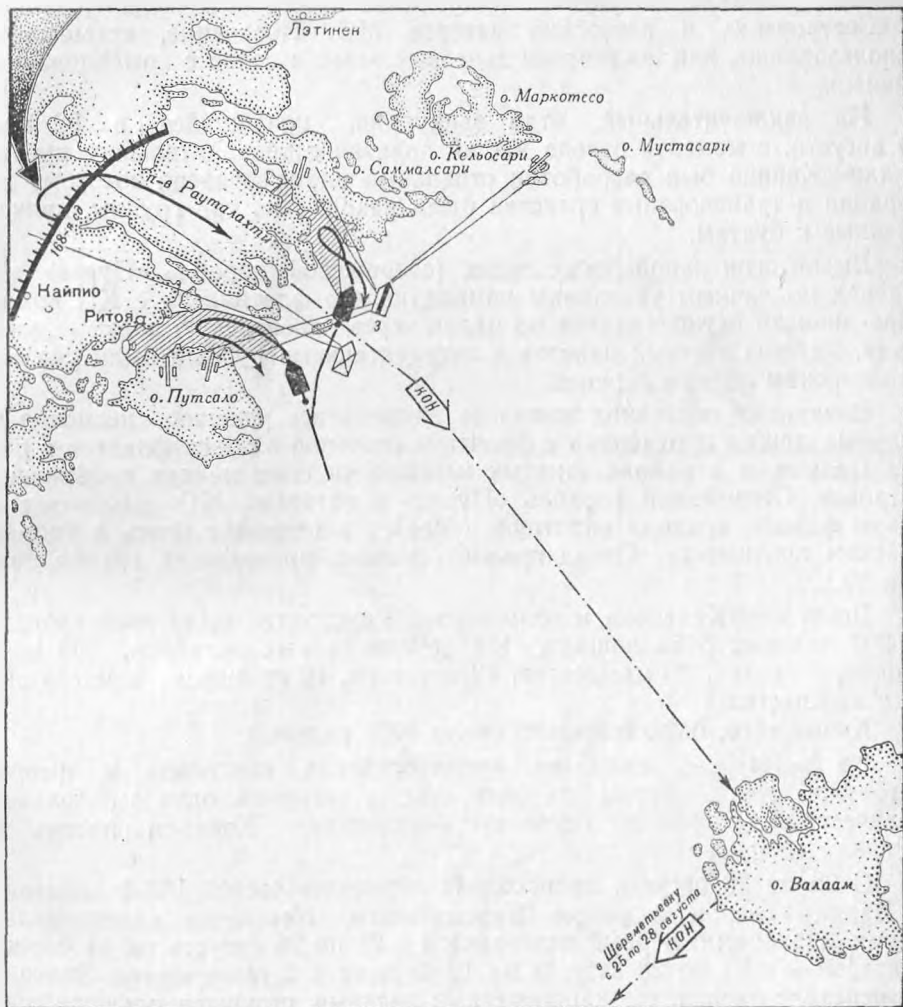


Рис. 5. Эвакуация 168-й стрелковой дивизии с п-ова Рауталахти с 18 по 20 августа 1941 г.

поряжение Военному Совету 23-й армии, в котором предписывалось эвакуировать дивизию предварительно на о. Валаам, выделив для этой цели две трети всех пловучих средств флотилии, предназначенных для перевозки всех трех дивизий.

Руководство эвакуацией полностью возлагалось на командующего флотилией. В ходе эвакуации он держал флаг на сторожевом корабле «Пурга», а начальник штаба флотилии с несколькими штабными офицерами находился на канонерской лодке «Селемджа».

Эвакуация проводилась быстрыми темпами и закончилась к 20 часам 20 августа. Посадка войск и погрузка техники велись одновременно в трех бухтах полуострова, оборудованных причалами, на которых находились офицеры, выделенные из состава флотилии. Организация посадки была такой же, как на о. Кильпола.

Эвакуация 168-й дивизии была проведена на 19 транспортах, тральщиках и буксирах и 14 баржах. В прикрытии находились сторожевой корабль «Пурга», канонерские лодки «Селемджа», «Бира» и «Сестрорецк» и несколько катеров МО. Последние, кроме того, использовались для постановки дымовых завес и связи с командованием дивизии.

На заключительный этап эвакуации, начавшийся в 22 часа 19 августа, с момента отхода частей дивизии с оборонительного рубежа Тилли—Кайпио был разработан отдельный план, согласно которому все корабли и транспортные средства были разбиты на три группы, прикрепленные к бухтам.

Вызов огня канонерских лодок (сторожевой корабль «Пурга» действовал по личным указаниям командующего флотилией) с КП командира дивизии осуществлялся по радио через канонерскую лодку «Селемджа». Районы огневых налетов и заградительные рубежи были указаны канонерским лодкам заранее.

Эвакуация последних эшелонов закончилась успешно, несмотря на сильный нажим противника с фронта и особенно с обоих флангов в районе Пелкки и в районе занятых нашими частями мелких прибрежных островов. Сторожевой корабль «Пурга» с катерами МО действовал на левом фланге, подходя вплотную к берегу и открывая огонь в упор по войскам противника. Отход правого фланга прикрывала группа катеров МО.

Всего с о. Кильпола и полуострова Рауталахти было эвакуировано: 19 295 человек, 3463 лошади, 161 орудие разных калибров, 506 автомашин, 9 танков, 20 минометов, 72 трактора, 10 прицепов и много другого имущества.

Кроме того, было вывезено около 4000 раненых.

За время эвакуации от артиллерийских обстрелов и штурма затонуло девять барж, из них две с техникой, одна с небольшим количеством снарядов, остальные — порожние. Корабли потерь не имели.

С 25 по 28 августа происходила перевозка частей 168-й дивизии с о. Валаам озером в район Шереметьевки. Перевозка производилась двумя эшелонами: первый перевозился с 25 по 26 августа на 11 баржах и второй — с 27 по 28 августа на 10 баржах и 2 транспортах. Эшелоны на переходе охранялись канонерскими лодками, сторожевыми кораблями «Пурга» и «Конструктор» и катерами МО. Выгрузка производилась на пяти пристанях, сооруженных в очень короткий срок (за 14 часов), из барж с настилами и деревянными спусками на берег. На каждую из пристаней был выделен офицер (комендант) с небольшой командой из матросов. Для встречи барж на Кошкинском фарватере и распределения их по пристаням для разгрузки был назначен специальный офицер, в ведении которого находились четыре буксира. В среднем на разгрузку каждой из барж тратилось 1,5—2 часа (рис. 6).

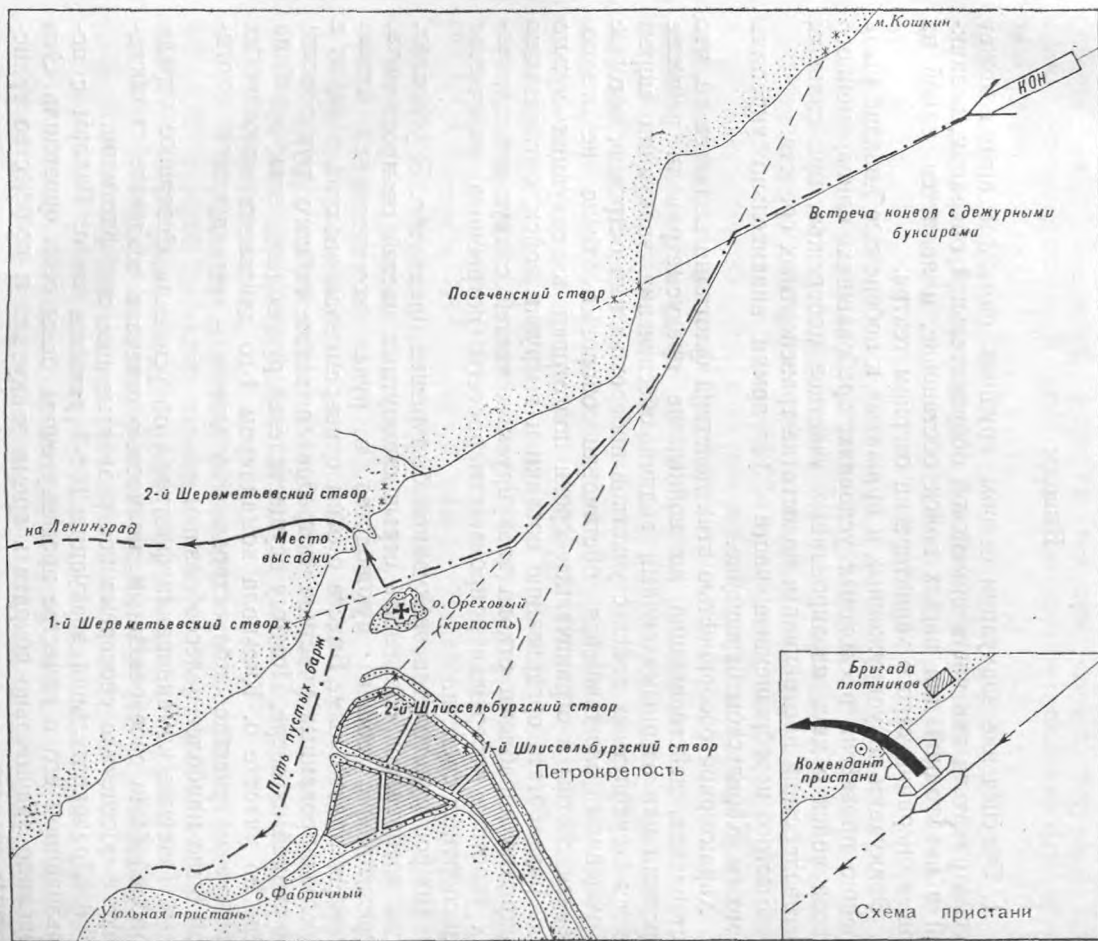


Рис. 6. Схема мест высадки 168-й стрелковой дивизии 25-28 августа 1941 г.

Следует отметить целеустремленную политическую работу, проведенную политическим отделом с личным составом кораблей, принимавших участие в эвакуации. Перед выходом на выполнение задания на кораблях были проведены собрания коммунистов и комсомольцев. Матросам разъясняли сложившуюся на сухопутном фронте обстановку и задачи личного состава при выполнении боевого задания. На кораблях флотилии побывал командир 168-й стрелковой дивизии. На сторожевом корабле «Пурга» он выступил с речью и рассказал о героических делах солдат и офицеров своей дивизии.

Личный состав кораблей флотилии во время обеспечения эвакуации получил большой боевой опыт и проявил отвагу и мужество. Так, например, группа матросов сторожевого корабля «Пурга» под огнем противника на шлюпках сняла с берега 300 бойцов и перевезла их на суда. Многие матросы и офицеры за успешное выполнение эвакуации были награждены орденами и медалями.

Выводы

1. Обеспечение эвакуации озером крупных сил 23-й армии может рассматриваться как часть армейской оборонительной операции, возникшей в невыгодной для наших войск обстановке, и является одной из первых операций такого характера на озерном театре.

Эвакуация полуокруженных и прижатых к побережью дивизий была успешно проведена в сложных условиях, требовавших одновременного вывоза войск с двух изолированных участков побережья, при сильном противодействии противника и недостатке транспортных средств.

Быстро переброшенные части 23-й армии значительно укрепили фронт на Карельском перешейке.

Характерной особенностью этих действий флотилии является то, что наставления, действовавшие до войны, не предусматривали решение морскими или озерными силами задачи обеспечения эвакуации морем (озером) сухопутных войск с участков побережья или островов, которые по условиям сложившейся обстановки оборонять было невыгодно. В связи с этим в ограниченные сроки подготовки к эвакуации нужно было разработать организацию посадки и выгрузки войск, организацию прикрытия кораблями отхода эвакуируемых частей с двух изолированных участков побережья и произвести расчеты потребного количества транспортных средств.

Вопрос руководства эвакуацией был решен правильно. В условиях, когда требовалось обеспечить отрыв сухопутных частей от противника, сосредоточение общего руководства в руках командования армии является правильным. Вместе с этим одновременная эвакуация войск с двух изолированных участков потребовала также гибкого руководства эвакуацией на озере. Поэтому осуществление руководства эвакуацией на озере на участке о. Кильпола командиром 1-го дивизиона канонерских лодок, а на участке полуострова Рауталаhti — командующим флотилией было наиболее целесообразным.

2. Решение командования флотилии об усилении Северного отряда кораблей было своевременным, полностью отвечало создавшейся обстановке и обеспечило своевременное развертывание сил флотилии.

3. Предварительная эвакуация 168-й дивизии на о. Валаам с использованием его в качестве промежуточной базы себя оправдала. Это позволило значительно сократить время эвакуации и количество транспортных средств.

4. Применение дымзавес с катеров МО дало положительные результаты; массированный и непрерывный огонь противника по районам погрузки и бухтам не помешал эвакуации.

Противник, имевший превосходство в живой силе, не сумел добиться своей основной цели — уничтожения оказавшихся в тяжелом положении наших войск. Действия противника, построенные на расчете достигнуть цели только своими сухопутными силами и не учитывавшие возможности наших озерных сил, были грубым оперативным просчетом. Командование Ладожской флотилии, быстро сосредоточив в районе эвакуации боевые корабли, организовав одновременно большие работы по оборудованию пунктов посадки и высадки, обеспечило успешную эвакуацию войск. Личный состав флотилии, действовавший с большим напряжением, справился с возложенными на него задачами и приобрел ценный боевой опыт по взаимодействию с сухопутными войсками.

5. Как недостаток, выявившийся в ходе эвакуации, следует отметить слабую подготовку органов ВОСО. Транспорты и баржи не были оборудованы для перевозки войск и техники, нормы погрузки пришлось устанавливать в ходе самой эвакуации исключительно опытным путем.

ОСТАВЛЕНИЕ ФЛОТИЛИЕЙ БАЗ ЗАПАДНОГО ПОБЕРЕЖЬЯ И ПЕТРОКРЕПОСТИ. СОЗДАНИЕ БАЗ В ОСИНОВЦЕ И НОВОЙ ЛАДОГЕ

С началом военных действий использование баз Лахденпохья и Сортавала оказалось затрудненным и с усложнением обстановки на участке фронта, непосредственно примыкавшем к Ладожскому озеру, было принято решение перенести базирование флотилии на Владимировку. Таким образом, уже в начале войны произошло невыгодное изменение условий базирования флотилии.

База Владимировка, не располагавшая ремонтным оборудованием и обороной с суши, не могла обеспечить устойчивого базирования. Участок для создания обороны по условиям местности был очень трудным. Для организации обороны флотилия не имела своих сил и средств. Безопасность базы целиком зависела от устойчивости обороны войск 23-й армии. Последние обстоятельства характерны для всех баз флотилии, — поскольку базы не имели заранее подготовленной прочной обороны с суши и могли прикрываться только сухопутными войсками.

К 20 августа обстановка в районе Владимировки усложнилась. Части 19-го корпуса, вывезенные с острова Кильпола и сосредоточенные на западном и восточном побережье озера Пюхьярви, отошли в направлении Саунасари на новые рубежи обороны. Арьергардные бои шли в районах Ротьянлахти и Салитсанранта в 12 км к северо-западу от базы. В этих условиях командование приняло решение подготовиться к перебазированию в Саунасари. Остров Коневец было решено удерживать в наших руках.

22 августа, когда противник находился на непосредственных подступах к базе, штаб флотилии перешел на катер МО № 214. Имущество отделения тыла было погружено на баржи, сосредоточенные у о. Коневец, под прикрытием канонерских лодок «Буря» и «Сестрорецк». В 16 часов штаб флотилии и тыл вышли в Саунасари.

Базирование на Саунасари носило временный характер. 25 августа штаб флотилии и корабли перешли в Петрокрепость.

Петрокрепость как база имела ряд существенных недостатков, затруднявших базирование: плохие условия якорной стоянки, открытый

внешний рейд, недостаточно широкий плес Невы, отсутствие манипуляторных пунктов, сложность подходов по извилистым фарватерам, необорудованность ФКП, слабая зенитная оборона, отсутствие бомбоубежищ и укрытий и т. д.

Для усиления ПВО базы на Неву к Петрокрепости перешли канонерская лодка «Буря» и катера МО; на внутренний рейд была введена канонерская лодка «Селемджа». В районе мыса Кошкин в качестве брандвахты находилась шхуна «Практика».

Между тем обстановка под Петрокрепостью также усложнялась.

Сосредоточив в районе Любани сильную группировку войск в составе двух танковых, двух моторизованных и четырех пехотных дивизий, противник стремился наступлением в северо-восточном направлении навстречу финским войскам, наступавшим вдоль восточного побережья Ладожского озера, перерезать железные дороги, связывавшие Ленинград с остальной страной, и водный путь через Ладожское озеро.

Немецко-фашистским войскам противостояли только 311-я и 128-я стрелковые дивизии и одна отдельная горно-стрелковая бригада 48-й армии, все имевшие большой некомплект личного состава. Противник имел большое численное превосходство в танках и самолетах.

30 августа после ожесточенных боев противник занял Мгу, а также вышел на левый берег Невы в районе Ивановское.

С целью не допустить переправу противника через Неву по приказанию командующего Ленинградским фронтом 30 августа в район Ивановское с Карельского перешейка была переброшена 1-я стрелковая дивизия НКВД. Уже 31 августа дивизия вступила в бой и отразила все попытки немецко-фашистских войск форсировать Неву.

Одновременно командующий Морской обороной поставил Ладожской флотилии следующие задачи:

— разведать и не допустить переправы противника в районе Ивановское;

— поддержать действующие здесь части 1-й дивизии НКВД;

— перевести все переправочные средства с левого берега на правый и передать их под охрану сухопутных частей;

— установить дозор катеров на Неве;

— начать переброску тылов флотилии в Свирицу.

31 августа в район Теплый Бетон — Ивановские пороги вышли бронекатера № 99 и 100, туда же вышла канонерская лодка «Селемджа». Этому отряду кораблей была поставлена задача установить связь с 1-й дивизией НКВД и 152-м пехотным полком, державшим оборону этого района, уточнить обстановку, поддерживать наши сухопутные части артиллерийским огнем и не допустить переправы противника через Неву.

По приходе к Теплому Бетону было установлено, что штаб дивизии расположен на правом берегу Невы в районе Кузьминка, переправ противника у Ивановских порогов не было, район находился под наблюдением зенитного и истребительного дивизионов 1-й дивизии НКВД.

Отряд получил задачу обстрелять Ивановское, Пелла, места батарей противника у Отрадное и ст. Мга. Стрельба велась с корректировкой, отмечено несколько попаданий в цели, одна из батарей противника была подавлена.

В этот же день командующий флотилией отдал приказание подготовить транспортные средства для переброски частей 4-й морской бригады с о. Валаам на оборону Петрокрепости. Переброшенный

кораблями флотилии 4-й батальон сразу же был направлен на оборону южных подступов к Петрокрепости, где находилась 122-мм гаубичная батарея, ранее переданная флотилией в подчинение командиру 1-й дивизии НКВД.

Канонерская лодка «Буря» была переведена из системы противолодочной обороны базы на обеспечение перевозок из Петрокрепости в Свирицу.

Канонерская лодка «Селемджа» и бронекатера продолжали активно поддерживать наши войска южнее Петрокрепости и наносили противнику большие потери. 4 сентября, когда части 1-й дивизии, перейдя в наступление, окружили противника в районе Петрушино, бронекатера № 99 и 100 поддерживали войска эффективным огнем. Этот же район обстреливали корабли КБФ с огневых позиций у Понтонная, корректировка велась силами флотилии. Канонерская лодка «Селемджа» вела огонь по Пухолово, станциям Мга, Погорелушка и Сологубовка. Поддержанные кораблями и катерами наши войска выбили противника из Петрушино, захватив при этом более 300 пленных солдат и офицеров.

6 сентября противник, подтянув подкрепления, перешел в наступление против частей 1-й стрелковой дивизии НКВД. Под давлением численно превосходящих сил дивизии медленно отходила в направлении Петрокрепости. 1-й стрелковый полк дивизии при поддержке кораблей флотилии отбил две попытки противника форсировать Неву у Кузьминки и Арбузово.

Утром 7 сентября штаб флотилии получил данные о дальнейшем отходе частей 1-й дивизии и приближении противника к Синявино и Теплый Бетон. В связи с этим командующий флотилией приказал перейти к непосредственной обороне города и развернуть ЗКП; батальон 4-й морской бригады был передан в подчинение командира 1-й дивизии. К вечеру в его распоряжение была направлена еще одна стрелковая рота, переброшенная с о. Коневец. Одновременно были приняты меры к подготовке эвакуации базы.

Коменданту пристаней было приказано сосредоточить все пловучие средства и начать подготовку к выводу барж в озеро. Канонерская лодка «Селемджа» и два бронекатера продолжали обстрел района сосредоточения противника на левом берегу Невы, постепенно отходя к Петрокрепости.

В 17 час. 40 мин. 7 сентября командование флотилии получило просьбу командира 1-й дивизии НКВД принять оборону Петрокрепости на себя. В это время бой шел на юго-западной окраине города близ горы Преображенской и Угольной пристани. Части наших войск отходили через город и под прикрытием кораблей переправлялись на правый берег Невы.

К вечеру командующий флотилией приказал перейти на корабли и суда штабу флотилии и всем тыловым учреждениям. В 20 час. 20 мин. штаб флотилии, свернув оперативное дежурство на берегу, перешел на судно специального назначения «Связист»; одновременно начался вывод барж с имуществом тыла на внешний рейд. В 20 час. 40 мин. «Связист», а за ним и другие корабли начали выходить из Невы на Кошкинский рейд.

Ночной переход большого количества судов по извилистому и недостаточно оборудованному в навигационном отношении фарватеру был сопряжен с большими трудностями. Тем не менее все корабли к утру 8 сентября без потерь пришли на Кошкинский рейд. Канонерская лодка «Нора», судно специального назначения «Связист», учебные корабли «Учеба» и «Практика» и пять тральщиков, три катера-тральщика, шесть

транспортов и несколько буксиров с баржами пошли в Новую Ладугу, куда прибыли без потерь к 18 часам того же дня. Крепость на острове Ореховый осталась занятой нашим гарнизоном¹.

Части 1-й дивизии вместе со штабом отошли 8 сентября в последний день обороны Петрокрепости к Синявино, прикрываемые 4-м батальоном 4-й морской бригады, а затем отступили к Назия и влились в состав 48-й армии.

Занятие немецко-фашистскими войсками Петрокрепости и выход их на побережье Ладожского озера был последним успехом противника под Ленинградом. Советские войска, оборонявшие юго-восточные подступы к городу, несмотря на свою малочисленность, при активной поддержке кораблей Краснознаменного Балтийского флота и Ладожской флотилии остановили дальнейшее продвижение противника. Обескровленные немецко-фашистские войска не смогли развернуть наступление на соединение с финской армией и перешли к обороне.

* * *

Непосредственная оборона Петрокрепости как базы флотилии была слабо развита, поэтому решение командования флотилии об усилении малочисленного гарнизона частями 4-й морской бригады было, безусловно, правильным.

Действия кораблей флотилии при обороне Петрокрепости были ограниченными, так как корабли одновременно поддерживали фланги армии на восточном и западном побережье озера и обеспечивали перевозку. Все же артиллерийская поддержка, оказанная кораблями сухопутным частям, дала положительный результат и способствовала успешной эвакуации базы. Стремления противника всячески помешать эвакуации налетами авиации успеха не имели.

С оставлением Петрокрепости флотилия потеряла свою последнюю оборудованную и обладавшую ремонтными возможностями базу. Ввиду того что первоначальное решение сделать главной базой Свирицу исключалось из-за приближения к ней линии фронта, было решено временно базироваться на Осиновец и на Новую Ладугу. Штаб флотилии разместился в Осиновце, выделив своего представителя в Новую Ладугу, где стала развертываться главная база и находилось управление тыла флотилии.

Как база Осиновец имел много недостатков, осложнявших базирование: открытый рейд, мелководье, отсутствие причалов, ремонтных средств, запасов топлива, складских и жилых помещений и т. д. Положительным фактором являлась железнодорожная связь с Ленинградом, позволявшая превратить этот пункт в перевалочную базу при выполнении перевозок через озеро. Новая Ладуга для базирования флотилии представляла, несомненно, большие выгоды, хотя и не была подготовлена к использованию в качестве главной базы из-за отсутствия ремонтных средств.

ВЫВОДЫ

1. Героическая Советская Армия и Флот в первые недели боев на важнейших направлениях советско-германского фронта упорной и активной обороной задержали главные силы немецко-фашистских войск, которые понесли огромные потери.

¹ 150 человек, II—76-мм, III—45-мм пушки.

В августе—сентябре немецко-фашистские армии были вынуждены прекратить наступление и перейти к обороне на важнейших участках фронта. Это означало срыв гитлеровского плана «молниеносной» войны.

Боевые действия войск Ленинградского фронта, Краснознаменного Балтийского флота и Ладожской флотилии под Ленинградом явились составной частью стратегического плана активной обороны первого периода войны. Совместными действиями армии и флота враг под Ленинградом был остановлен и обескровлен.

2. Ладожская флотилия начала военные действия, не имея боевого опыта. Формирование и развертывание флотилии происходило в ходе боевых действий.

Боевые действия флотилии были направлены на решение задач по содействию приозерным флангам сухопутных войск. Задачи эти решались в крайне невыгодной обстановке, создавшейся в результате временного отхода наших войск на сухопутном фронте, неустойчивости базирования, отсутствия надлежащей связи с армией и необходимости поддержки ее флангов на восточном и западном побережье озера. Несмотря на эти общие трудности и большую напряженность, флотилия справилась с возложенными на нее задачами.

3. Недостаточно подготовленная и обеспеченная оборона баз с суши явилась одной из слабых сторон оперативной подготовки театра и свидетельствовала о важности заблаговременной организации базирования. Флотилии пришлось создавать новые базы в ходе боевых действий.

4. Начавшаяся блокада Ленинграда, сопровождавшаяся перерывом неевского и свирского водного пути, резко отразилась на дальнейшем ходе боевых действий флотилии. В частности, флотилия была ограничена в получении из Ленинграда пополнения своего корабельного состава и использовании судоремонтных средств ленинградской промышленности, исключалась возможность снабжения из тыла страны по р. Свирь.

5. За весь период флотилия не имела перед собой надводного противника. Однако появление отдельных неприятельских катеров на озере после выхода противника к побережью свидетельствовало о возможности развертывания боевых действий на озере.

ГЛАВА II

БОЕВЫЕ ДЕЙСТВИЯ ФЛОТИЛИИ В ПЕРИОД ОТ НАЧАЛА БЛОКАДЫ ЛЕНИНГРАДА ДО НАСТУПЛЕНИЯ ЗИМНЕГО ЛЕДОСТАВА

(сентябрь—ноябрь 1941 г.)

ОБСТАНОВКА ПОД ЛЕНИНГРАДОМ С УСТАНОВЛЕНИЕМ БЛОКАДЫ ГОРОДА. ЗАДАЧИ, ПОСТАВЛЕННЫЕ ФЛОТИЛИИ

Наступление немецко-фашистских войск на советско-германском фронте встречало все возрастающее сопротивление Советской Армии.

На юге нашей страны крупные силы немецко-румынских войск были скованы под Одессой, в Крыму и в Донбассе. На главном, московском, направлении советские войска, успешно завершив Смоленское сражение, остановили немцев на рубеже озера Селигер, Ярцево, Новгород-Северский и оборонялись на этом рубеже до октября 1941 г.

Под Ленинградом с выходом противника на южное побережье Ладожского озера боевые действия вступили в новую фазу. В результате провала попыток взять Ленинград штурмом немецко-фашистское командование вынуждено было вести только блокадные действия, намереваясь задушить город блокадой. Немецкое радио и печать стали утверждать, что гитлеровское командование будто бы и не предполагало брать город штурмом, а намерено вынудить его к сдаче. Подобные заявления были не чем иным, как плохой маскировкой провала всего плана наступления на Ленинград.

С потерей сухопутного сообщения со страной над городом нависла серьезная опасность. Связь Ленинграда с глубоким тылом могла поддерживаться через районы, лежащие восточнее Ладожского озера. Но блокированный Ленинград от этих районов отделяла южная часть Ладожского озера губа Петрокрепость, которая стала участком фронта и полностью находилась в пределах досягаемости немецкой артиллерии и авиации. В руках противника находилась также вся северная часть Ладожского озера.

В этих условиях исключительное значение приобретала Ладожская флотилия.

30 августа приказом Главнокомандующего северо-западным направлением № 0019 было решено «для объединения всех сил и средств, привлеченных к Морской обороне Ленинграда, подчинить командующего Морской обороной Ленинграда Военному Совету КБФ»¹. Должность

¹ Архив ИО ВМС, д. 708, л. 71—74.

командующего Морской обороной Ленинграда была упразднена и заменена должностью коменданта Морской обороны Ленинграда и Невы. Ладожская флотилия временно перешла в оперативное подчинение Военного Совета Ленинградского фронта, который на основании решения Государственного Комитета Обороны поставил флотилии важнейшую задачу — обеспечить перевозку снабжения и боеприпасов в Ленинград озером из Новой Ладogi через бухты Осиновец, Гольсмана и Морье, расположенные на западном побережье озера.

На флотилию дополнительно возлагались следующие задачи:

— поддержка фланга южной группы 7-й армии на восточном побережье озера;

— поддержка фланга 23-й армии на западном побережье;

— поддержка гарнизонов островов Валаамского архипелага и о. Коневец.

Пункты западного побережья — бухты Осиновец, Гольсмана и Морье представляли собой необорудованные и открытые якорные стоянки, которые использовались до войны главным образом местными рыбаками. Не было причального фронта, пригодного для кораблей флотилии, ремонтных средств, почти не было удобных жилых и складских помещений.

Участок побережья от Осиновца до Морье не имел средств противовоздушной обороны. Они создавались в ходе освоения этого участка для базирования при начавшихся систематических налетах авиации противника. Одновременно, учтя опыт обороны Петрокрепости, штаб флотилии развернул строительство щелей и укрытий, перешел в землянки и перенес ФКП в блиндаж.

Новая Ладога, избранная в качестве Главной базы, имела также много недостатков. Стоянка канонерских лодок и сторожевых кораблей была возможна только в удалении от берега на открытом не защищенном от ветров рейде, так как вход в р. Волхов для этих кораблей был затруднен баром и недостаточной глубиной реки. Причальный фронт в Новой Ладоге был небольшой и неудобен для стоянки и рассредоточения судов. Возможности ремонта судов были также невелики, а докование вообще исключалось. База имела слабую противовоздушную оборону. Значительную трудность вызывало пополнение боеприпасами, топливом и другими видами снабжения. Вначале питание шло из Ленинграда и только впоследствии база начала снабжаться из тыла страны через Вологду. Связь осуществлялась только по радио, так как других средств связи между пунктами базирования на западном побережье и Новой Ладогой, а также Ленинграда с Новой Ладогой не было.

Плавание судов в районах озера, прилегающих к базам, было затруднено из-за недостаточного навигационно-гидрографического обеспечения южной части озера, в частности подходов к пунктам базирования.

Большие затруднения были с созданием рубежей обороны на подступах к новым базам вследствие открытого расположения главной базы Новой Ладogi и ровной береговой черты на участке Осиновец—Морье.

25 сентября приказом Военного Совета Ленинградского фронта флотилия была подчинена во всех отношениях Военному Совету Краснознаменного Балтийского флота. Такая реорганизация командования создала единое руководство, увязав задачи флотилии с общими оперативными задачами Краснознаменного Балтийского флота в наиболее острый период обороны Ленинграда.

**ЗАХВАТ ПРОТИВНИКОМ ОСТРОВА РАХМАСАРИ.
ОСТАВЛЕНИЕ ОСТРОВОВ ВАЛААМ, БАЙЕВЫЕ, КРЕСТОВЫЕ,
КОНЕВЕЦ И ДРУГИХ**

С отходом сухопутных войск вдоль западного и восточного побережья Ладожского озера группа островов северного островного района и о. Коневец оставались в наших руках.

В системе северного островного района о. Рахмасари занимал крайне западное фланговое положение и, будучи удален от побережья, занятого противником на 20—25 каб., находился в зоне действительного артиллерийского огня с берега. Гарнизон острова состоял из 2-й роты 3-го батальона 4-й морской бригады численностью 122 чел. с тремя станковыми пулеметами, тремя минометами и одним 45-мм орудием. Оборонительных сооружений на острове не было. Вдоль всего побережья выставлялись 12 постов в том числе семь суточных и пять ночных. Каждый пост имел от трех до восьми бойцов с обычным вооружением. Трём постам были приданы дополнительно по одному станковому пулемету и двум постам — по одному ручному. Три суточных поста имели телефонную связь с командованием роты, которое находилось вместе с радиостанцией в поселке на южном берегу. На ночь вдоль побережья высылались три пеших дозора. В центре острова размещался минометный взвод. Подходы к острову прикрывались с юга катером КМ, несшим дозор, и катером МО, высланным в дозор с о. Валаам. Кроме того, район всей цепи северных островов обычно прикрывался канонерской лодкой.

Из кораблей флотилии на о. Валаам в это время базировались канонерская лодка «Бира», тральщик № 81, катера МО № 206 и 216 и восемь катеров КМ. В ночь с 6 на 7 сентября катер МО в дозор к Рахмасари не высылался, канонерская лодка «Бира» несла дозор вдоль линии островов от Валаама до Рахмасари.

Артиллерийские батареи противника на побережье к западу от Рахмасари были выявлены еще 3 сентября, когда с берега был открыт артиллерийский огонь по канонерской лодке «Бира», находившейся в этом районе. Вечером 5 сентября эта же канонерская лодка наблюдала обстрел острова с побережья, снаряды ложились в воду близ острова. Самолеты противника вели периодическую разведку данного района.

В 5 час. 14 мин. 7 сентября батареи противника с побережья начали интенсивный обстрел Рахмасари, после чего под покровом темноты на северо-западную часть острова начал высаживаться с катеров, мотоботов и шлюпок (всего до 15 единиц) десант численностью 550—600 чел.

Обнаружив обстрел острова, канонерская лодка «Бира» открыла огонь сначала по батареям и лишь с 7 часов по катерам противника. При этом был потоплен один катер противника. Таким образом, не обнаружив начала высадки десанта, она не смогла его отразить. Командир канонерской лодки действовал нерешительно, опасаясь подходить близко к берегу.

После получения донесения о высадке десанта противника на остров был создан отряд корабельной поддержки, в который, кроме канонерской лодки «Бира», вошли катер МО № 206 и пять катеров КМ. В 9 часов для поддержки гарнизона Рахмасари с о. Хейнесинма был переброшен один взвод 2-й роты 3-го батальона численностью в 41 чел. с тремя станковыми пулеметами, а около 11 часов на юго-восточную часть острова высажена 1-я рота 3-го батальона — 105 чел., перебро-

шенная на катерах с о. Валаам. Вместе с ротой для общего руководства действиями на берегу высадился командир 3-го батальона.

К 12 часам десант противника оттеснил наши части к югу. Гарнизон отошел в южную часть острова, заняв оборону на подступах к поселку. После высадки подкреплений гарнизон острова упорно пытался оттеснить противника; 1-я рота, действовавшая на правом фланге, значительно продвинулась вперед. Катер МО № 206 неоднократно прорывался к северо-западной части острова, где сосредоточивались пловучие средства противника с подкреплениями. Ведя интенсивный огонь по берегу острова, он потопил три катера и подбил несколько шлюпок противника с десантом.

Части, оборонявшие остров, испытывали недостаток в боеприпасах, снабжение которыми затруднялось из-за сильного артиллерийского и минометного огня противника. На остров удалось перебросить на шлюпке лишь ограниченное количество мин и патронов. Учитывая необходимость дальнейшей посылки подкреплений, командир отряда поддержки получил приказание снять гарнизоны с ближайших островов и перебросить их на Рахмасари.

Бой на острове с численно превосходящим противником продолжался три дня.

Гарнизон острова, усиленный переброшенными подкреплениями, держался стойко и храбро, что явилось результатом боевой подготовки, проведенной 4-й морской бригадой на о. Валаам после боев на о-вах Лункулансари и Мантсинсари. Донесения с острова говорили о стойкости его защитников, хотя общее положение и ухудшалось в связи с недостатком боеприпасов. 8 сентября катер МО № 206, поддерживая защитников острова, израсходовал 430 45-мм снарядов. Действия канонерской лодки «Бира» были ограничены из-за недостатка боеприпасов.

К концу суток 9 сентября в связи с невозможностью организовать доставку боеприпасов гарнизону Рахмасари, учитывая значительные потери в личном составе, было принято решение снять гарнизон. Также решено было снять гарнизон с двух других островов западной группы — Хейнесинма и Верккосари, на которых оставалось всего около 60 человек.

Корабельный отряд, базировавшийся в это время на о. Валаам, был крайне малочисленным и не мог полностью обеспечить оборону всего островного района. Почти не было катеров МО, которые представляли собой наиболее маневренную в данной обстановке силу, способную предотвратить высадку десантов противника. В этот период в составе флотилии находилось всего шесть катеров МО; 12 были отправлены в Ленинград на ремонт и четыре переданы Кронштадтской военно-морской базе.

Разбросанность островов западного сектора исключала возможность организовать огневое взаимодействие между отдельными островами. В этих условиях устойчивость обороны островного района зависела от сопротивляемости отдельных островов.

Главнокомандование северо-западным направлением, учитывая эти обстоятельства и обстановку, сложившуюся на театре в начале сентября, приняло решение об эвакуации островов северной группы и о. Коневец.

12 сентября было получено приказание Главнокомандующего северо-западным направлением снять все войска с этих островов.

Эвакуация о-вов Валаам, Байевых, Крестовых и других островов северной группы происходила с 15 по 20 сентября. Руководство эвакуа-

цией осуществлял командующий флотилией. 17 сентября транспорт «Ханси» снял гарнизоны с о-вов Воссинансари и Ялаясари, а транспорт «Чапаев» — с о-вов Крестовых; гарнизоны были доставлены в Осиновец. Эвакуация о. Валаам и Байевых островов задержалась до 19 сентября из-за погрузки материальной части и штормовой погоды. С островов были сняты два батальона и две роты 4-й морской бригады, личный состав маневренной базы Валаам и вывезено свыше 5000 т различных грузов и продовольствия. Из артиллерийского вооружения были вывезены два 120-мм и два 122-мм орудия, 152-мм батарея на механической тяге и шестиорудийная 45-мм батарея. Эвакуация производилась на шести озерных баржах и двух транспортах в обеспечении сторожевых кораблей «Пурга», «Конструктор» и канонерской лодки «Бира».

Подготовка и выполнение эвакуации о. Коневец происходила почти одновременно с эвакуацией островов северной группы. Вскоре после занятия Владимировки противник установил на побережье несколько артиллерийских и минометных батарей и начал систематический обстрел острова, особенно района пристани. Вблизи острова неоднократно замечались катера противника, иногда открывавшие пулеметный огонь по побережью и пытавшиеся высажить отдельные группы диверсантов. Остров не имел береговой артиллерии и располагал одной 152-мм гаубичной и одной 100-мм минометной батареями; на нем имелись надежные укрытия, блиндажи и доты. Артиллерийскую поддержку гарнизону, состоявшему из 5-го батальона 4-й морской бригады, оказывала одна из канонерских лодок с приданными катерами МО и КМ.

Эвакуацию о. Коневец предполагалось провести в короткий срок. Сосредоточение транспортных средств и кораблей прикрытия началось 16 сентября, но штормовая погода не дала возможности приступить к эвакуации до 22 сентября. В течение 17 и 19 сентября противник производил эпизодические обстрелы пристани, куда личный состав гарнизона вывозил имущество и боеприпасы.

22 сентября с улучшением погоды на остров прибыл сторожевой корабль «Конструктор» с командующим флотилией, решившим немедленно начать эвакуацию. Вместе со сторожевым кораблем «Конструктор» у о. Коневец сосредоточились канонерские лодки «Нора» и «Олекма», катер МО № 261 и транспорт «Щорс» с баржей. Личный состав гарнизона решено было эвакуировать на боевых кораблях, имущество и боеприпасы — на барже.

В 8 часов два баркаса, две шестерки и два катера КМ начали перевозку личного состава гарнизона на корабли. С 11 до 16 часов корабли и батареи острова вели огонь по береговым батареям противника, прикрывая погрузку людей и техники.

Перевозка личного состава и части имущества на корабли продолжалась до 23 сентября. К 14 часам погрузка гарнизона и имущества была закончена полностью, после чего корабли вышли в Осиновец и прибыли туда к вечеру 24 сентября.

ОБЕСПЕЧЕНИЕ ФЛОТИЛИЕЙ ПЕРЕВОЗОК ЧЕРЕЗ ЛАДОЖСКОЕ ОЗЕРО

Военный Совет Ленинградского фронта 3 сентября 1941 г. на основании решения Государственного Комитета Обороны за № 604сс от 30 августа возложил на Ладожскую флотилию обеспечение перевозок грузов из Новой Ладоги и Волховстроя в Ленинград. Северо-Западное Речное пароходство (СЗРП) в части выполнения постановления ГКО было подчинено командующему Ладожской флотилией.

Для обеспечения перевозок из состава флотилии были выделены канонерские лодки «Селемджа», «Бира», «Нора», «Буря», «Шексна»; транспорты «Совет», «Чапаев», «Вильсанди»; тральщики № 37, 126, 127, буксир «КП-19» и другие вспомогательные суда. К перевозкам особо важных грузов привлекались сторожевые корабли «Пурга», «Конструктор» и канонерская лодка «Лахта».

К концу навигации в перевозках приняли участие также корабли Ильменского отряда, переданные в состав Ладожской флотилии¹.

Боевым кораблям, помимо прикрытия от воздушных налетов конвоев на переходах и мест погрузки и выгрузки, ставилась также задача перевозки людей и грузов. Судовой состав Северо-западного речного пароходства, привлеченный к перевозкам, состоял из пяти озерных буксиров и до 20 барж. Выделенные для перевозок средства были переданы в оперативное подчинение Уполномоченного Военного Совета Ленинградского фронта по перевозкам, прибывшего на флотилию.

Организация руководства перевозками была следующей. Общее руководство принадлежало Уполномоченному, непосредственная организация перевозок возлагалась на заместителя командующего флотилией по перевозкам. Контроль за перевозками был возложен на инспектора по водным перевозкам, назначенного приказом Народного Комиссара Военно-Морского Флота. Основным перевалочным пунктом грузопотоков являлся Осинец, где был создан военный порт Ленинградского фронта, в Новой Ладогe постоянно находились представители Уполномоченного и инспекторы.

Штаб флотилии разработал документацию по организации конвоев, в которую вошли инструкция командирам конвоев, транспортов, буксиров и барж и походные ордера конвоев.

Обеспечение безопасности перевозок достигалось выбором курсов перехода, организацией противовоздушной обороны пунктов погрузки и выгрузки, прикрытием конвоев с воздуха, переходами в темное время суток и т. п.

Неблагоустроенность пунктов погрузки и недостаточное оборудование Главной базы Новая Ладога затрудняли перевозки и разгрузку на западном побережье озера (Осинец, бухта Гольсмана и Морье). Это в отдельных случаях приводило к задержке формирования и выхода конвоев. Для повышения производительности погрузочно-разгрузочных работ и увеличения грузооборота Военный Совет Ленинградского фронта обязал инженерный отдел КБФ произвести дноуглубительные работы в гаванях Морье, Гольсмана и Осинец. Выполнение этих работ позволило в дальнейшем кораблям и баржам подходить непосредственно к пристаням и пирсам.

¹ Ильменский отряд кораблей был сформирован в августе 1941 г. по решению Военного Совета Северо-Западного фронта в составе трех канонерских лодок (переоборудованные буксиры), двух катеров «ЗИС», двух катеров КМ и катера «Сольцы». Отряд активно содействовал войскам фронта артиллерийским огнем и перевозил войска через Волхов. 15 октября приказом Народного Комиссара Военно-Морского Флота отряд был передан в состав Ладожской флотилии. С переводом на Ладожское озеро канонерские лодки были оперативно подчинены Уполномоченному Военного Совета Ленинградского фронта по перевозкам, а катера приданы в оперативное подчинение Военному Совету 4-й армии Волховского фронта для обеспечения воинских перевозок по р. Волхов.

Объем проведенных дноуглубительных работ показан в табл. 2.

Таблица 2

Объем гидротехнических работ в 1941 г.¹

Район работ	Характер работ	Объем в м ³
Свирский бар	Углубление фарватера	72 400
Волховский бар	То же	46 500
Порт Осиновец	Углубление и очистка подходов и гаваней	143 000
	Всего . .	261 900

К концу сентября в Осиновце силами автомобильно-дорожного отдела тыла фронта были построены в бухте Гольсмана два причала, а в Морье — дамба. К станции «Ладожское озеро» была проложена железная дорога узкой и широкой колеи, построены две деревянные пристани с причальным фронтом по 10—15 м каждая. Выполнение этих работ значительно увеличило грузооборот между портами восточного и западного побережья озера.

Большинство барж были малопригодными к плаванию на озере в осенних условиях, так как половина из них были речными. Озерные баржи также были малоустойчивыми при ветре и волне свыше 4 баллов. Малая скорость конвоев на переходах делала их уязвимыми с воздуха, а необходимость из-за недостатка буксирных средств применять для буксировки канонерские лодки понижала эффективность артиллерийского огня при отражении воздушных налетов.

С началом наших перевозок активность авиации противника резко возросла. Начались систематические налеты на пункты стоянок Новая Ладога, Осиновец, Морье и другие и на конвой на переходах. До окончания навигации противник произвел 127 налетов на конвои при переходе их озером, сбросив более 1000 бомб различных калибров. Особых потерь в результате этих налетов не было; от них пострадало незначительное число барж, большая часть грузов которых была спасена.

Наиболее напряженные перевозки происходили в октябре, когда между Осиновцем и Новой Ладогой корабли и баржи сделали 141 рейс и перевезли 22 354 человека и 22 264 т различных грузов. Вследствие начавшихся штормовых погод основная масса людей (78,6%) была перевезена на боевых кораблях.

Перевозки продолжались до глубокой осени, несмотря на крайне тяжелую ледовую обстановку. 23 ноября Военный Совет Ленинградского фронта приказал «... продолжать до последней возможности перевозку грузов канонерскими лодками и транспортом отдельными рейсами из Новой Ладогои на Осиновец и обратно...»².

К началу декабря ледостав заставил свернуть перевозки полностью. Последние суда пробились через крепкий лед с помощью канонерской лодки «Шексна», использованной в качестве ледокола.

С сентября по декабрь было перевезено 38 446 человек и 41 352 т грузов, из них на Ленинград 7932 человека и 37 886 т грузов и из Ленинграда 30 514 человек и 3466 т грузов.

¹ Архив МО, д. 2 по описи 33425сс, л. 26.

² Архив ИО ВМС, д. 546, л. 107.

Ход выполнения перевозок по месяцам показан в табл. 3.

Таблица 3

Выполнение перевозок по месяцам в 1941 г.¹

Месяц	На Ленинград		Из Ленинграда		В обоих направлениях		Количество рейсов с грузом	
	грузов т	человек	грузов т	человек	грузов т	человек	корабли	баржи
Сентябрь . .	12565	6114	—	—	12565	6114	14	38
Октябрь . .	19610	1654	2654	20700	22264	22354	76	65
Ноябрь . .	5711	164	812	9814	6523	9978	63	19
Всего	37886	7932	3466	30514	41352	38446	153	122

Кроме того, за навигацию отряд транспортов совершил 83 рейса и перевез около 8,5 т различных грузов.

Таким образом, общее количество грузов, переброшенных через Ладожское озеро в 1941 г., составляет около 50 тыс. т. Основными грузами, отправляемыми на Ленинград, были продовольствие (60,6%) и боеприпасы (23,5%).

Прикрытие с воздуха портов и перевалочных баз, а также конвоев на переходе было возложено на военно-воздушные силы Краснознаменного Балтийского флота, зенитную артиллерию кораблей и частей флотилии. 16 сентября 1941 г. была сформирована истребительная авиагруппа в составе четырех авиаэскадрилий, базировавшаяся на аэродроме Новая Ладога. До конца навигации авиагруппа произвела на прикрытие конвоев, портов и баз Новая Ладога, Осиновец, ст. Гостинополье 1815 самолето-вылетов.

Организация прикрытия конвоев на переходе была следующей. За 4—6 часов до окончания формирования конвоя офицер связи при уполномоченном Военного Совета Ленинградского фронта сообщал на КП авиагруппы о составе конвоя, времени его выхода из порта Новая Ладога и скорости хода. С выходом конвоя за пределы рейда самолеты сопровождали его до м. Осиновец. Если конвой выходил в темное время суток, то на рассвете к моменту вылета летчикам сообщалось место конвоя. Конвой, выходявшие из Осиновца, встречались самолетами на выходе из порта.

Самолеты-истребители прикрывали порты и перевалочные базы в течение всего светлого времени суток. Количество самолетов в воздухе было непостоянным и зависело от воздушной и метеорологической обстановки. При неблагоприятных условиях самолеты несли дежурство на аэродроме в трехминутной готовности.

Кроме прикрытия конвоев и портов, авиагруппа совершила более 3200 самолето-вылетов на бомбардировочно-штурмовые и разведывательные действия, а также на прикрытие зимней ледовой дороги и транспортных самолетов. В воздушных боях было сбито 18 самолетов противника.

Смелые и решительные действия нашей истребительной авиации и огонь зенитной артиллерии не позволили противнику прервать перевозку грузов через озеро.

¹ Архив ИО ВМС, д. 156, л. 8, 9. В таблицу не входят грузы перевезенные отрядом транспортов.

Озерные перевозки, успешно выполненные флотилией в наиболее тяжелый период блокады Ленинграда, во многом способствовали успеху героической обороны города.

Перевозка войск. В середине октября противнику удалось прорвать оборону волховской группы войск (4-я армия), форсировать Волхов и развить наступление в северном направлении на Волхов и Тихвин. Части 4-й армии, ведя ожесточенные бои, были вынуждены отходить под натиском численно превосходящих сил противника, нанося ему большие потери.

23 октября Военный Совет Ленинградского фронта поставил перед флотилией задачу перевезти из Осиновца в Новую Ладугу, в самый кратчайший срок действовавшие на Ленинградском фронте 44-ю и 191-ю пехотные дивизии и 6-ю отдельную бригаду морской пехоты, для чего использовать все боевые и вспомогательные суда.

24 октября командующий флотилией, на которого командующий Краснознаменным Балтийским флотом возложил руководство перевозками, прибыл с походным штабом из Новой Ладуги¹ в Осиновец.

В Осиновце был развернут КП, имевший прямую телефонную связь с пунктами погрузок в Осиновце, бухте Гольсмана и Морье. Составленный план перевозок предусматривал маршруты следования конвоев озером, регулировочную службу, усиление противовоздушной обороны, рейдов, прикрытия истребительной авиацией кораблей и транспортов на переходах и т. д. Основным пунктом разгрузки войск являлась Новая Ладуга, дополнительным — бухта Черная Сатама на восточном побережье губы Петрокрепость.

В 2 часа 30 мин. 25 октября из Осиновца в Новую Ладугу вышел первый конвой в составе канонерских лодок «Бурья» и «Нора», транспорта «Совет», тральщика № 82 и 2 барж, на которых разместились 1974 человека с материальной частью.

В дальнейшем конвой формировались и выходили по назначению непрерывным потоком, и к 8 ноября личный состав обеих дивизий и бригады морской пехоты был перевезен. Тылы дивизий были переброшены к 18 ноября.

Перевозка проходила под воздействием авиации противника на переходах и в пунктах погрузки и выгрузки. В корабельном и транспортном составе потерь не было, имелись лишь незначительные повреждения отдельных судов и небольшие потери в личном составе во время воздушных налетов.

С 24 октября по 18 ноября было перевезено 20 334 бойца, 129 орудий калибром от 45 до 152 мм, 12 танкеток, 974 лошади, 103 автомашины и трактора и много других боевых грузов и имущества.

Число рейсов, совершенных кораблями и транспортами, и количество перевезенного личного состава показано в табл. 4.

Флотилия, имевшая опыт перевозки войск, вполне справилась с возложенной на нее задачей, несмотря на тяжелые условия обстановки, в которых проходили перевозки.

Перевозка крупных сил Ленинградского фронта через Ладожское озеро на Волховский участок фронта является примером правильного оперативного расчета советского командования. Противник, блокируя город, не мог ждать, что именно отсюда будут брошены силы на помощь войскам Волховского фронта. Войска фронта, получив подкрепление, вскоре остановили наступление врага и перешли в контр наступление, закончившееся разгромом тихвинской группировки немецко-фашистских войск.

¹ Штаб флотилии перебазировался из Осиновца в Новую Ладугу 3 октября.

Таблица 4

Число рейсов и количество перевезенного личного состава на кораблях и транспортах ¹

Название кораблей	Число рейсов	Перевезено людей
Сторожевые корабли:		
„Пурга“	2	425
„Конструктор“	6	1726
Канонерские лодки:		
„Нора“	9	2849
„Буря“	8	2339
„Шексна“	6	616
„Лахта“	6	1344
Транспорты:		
„Совет“	11	3162
„Чапаев“	5	1056
„Вильсанди“	8	2586
„Ханси“	5	738
„Стензо“	4	1225
Шхуна „Практика“	1	150
Буксиры	5	2118
Всего	76	20334

Окончив перевозку войск, флотилия переключилась на выполнение своей основной задачи — перевозку грузов для Ленинграда и Ленинградского фронта.

Личный состав флотилии, обеспечивая перевозки, проявил много мужества, инициативы и находчивости. Многие коммунисты и комсомольцы служили образцом героизма и примером бесстрашного выполнения своего воинского долга.

Артиллерийская поддержка флангов сухопутных войск

Артиллерийская поддержка левого фланга южной группы 7-й армии. Наступление противника вдоль восточного побережья озера к началу сентября было приостановлено. Линия фронта проходила по р. Свирь, причем оба берега от Кут-Лахты до устья находились в наших руках. Приозерный фланг обороны занимала южная группа 7-й армии, КП которой находился на Часовенной Горе в 12 км южнее Лодейного поля. Нижнее течение и устье р. Свирь обороняла приданная южной группе 3-я отдельная морская стрелковая бригада (КП бригады — в Н. Шоткуса). В Свирице находился 2-й батальон бригады.

Для поддержки левого фланга южной группы 7-й армии был выделен отряд в составе канонерской лодки «Лахта», бронекатера № 100, катера МО № 205 и одного катера КМ под командованием командира 2-го дивизиона канонерских лодок, находившегося в Свирице.

Связь со штабом 3-й морской бригады осуществлялась через выставленный береговой НП и по телефону, а со штабом южной группы — по радио через специально прикомандированного от штаба флотилии офицера связи и личным общением командира отряда.

¹ Архив ИО ВМС, д. 156, л. 5, 6.

Канонерская лодка почти непрерывно находилась на огневой позиции у восточного побережья Свирской губы. Бронекатер № 100 и катер МО № 205 стояли в Свирице в 15-минутной готовности к действиям, чтобы отразить возможные переправы противника на нижнем течении реки. Катер КМ был придан канонерской лодке «Лахта» для связи.

Артиллерийская поддержка сухопутных войск началась 11 сентября.

В этот день 3-я морская бригада получила задачу переправиться через Свирь и прочно удерживать плацдарм на правом берегу реки на участке Н. Шоткуса, Н. Свирица. Чтобы отвлечь внимание противника от переправы, канонерская лодка и бронекатер по заявкам армейского командования вели огонь по Кут-Лахте. В дальнейшем канонерская лодка с позиций в Свирской губе и катера с плеса р. Свирь и устья р. Оять вели систематические обстрелы Кут-Лахты, Горки, Гумборицы, Сегежи и других пунктов, подавляя обнаруженные огневые точки.

22 сентября частям 163-й пехотной дивизии противника удалось отеснить боевое охранение бригады и занять район Карелки. Овладев Карелкой, финны начали непрерывно обстреливать переправу артиллерийско-минометным огнем.

23 сентября части бригады под прикрытием огня канонерской лодки и бронекатера переправились через Свирь, обошли Карелку и завязали бой с противником. В результате боя противник был выбит из района Карелка, потеряв более 80 солдат и офицеров¹.

При огневой поддержке войск кораблями флотилии порядок вызова огня был следующим. Штаб 3-й морской бригады давал заявки по телефону на КП штаба южной группы, откуда они по радио передавались на канонерскую лодку через радиостанцию офицера связи или через радиостанцию катера МО № 205.

Существенным недостатком в организации артиллерийской поддержки фланга армии было недостаточное число корректировочных постов, вследствие чего большинство стрельб проводилось без корректировки. Первое время отсутствовали также карты совместных действий.

Тем не менее командование 3-й морской бригадой оценивало стрельбы кораблей положительно.

Выполняя огневые задачи по обстрелу пунктов, расположенных в глубине обороны противника, канонерской лодке «Лахта» приходилось на 8—10 каб. подходить к побережью Свирской губы. Вначале противник не оказывал никакого противодействия. Но вскоре он установил на берегу у м. Габанов и знака Зубец две двухорудийные 105-мм подвижные батареи, которые обстреливали канонерскую лодку при каждом ее появлении в зоне их обстрела. Борьба с этими батареями была крайне затруднительна. Просьбы командира отряда оказать содействие в подавлении береговых батарей противника авиацией, а также придать отряду еще одну канонерскую лодку не могли быть выполнены, так как оперативно приданная флотилии авиация использовалась для прикрытия перевозок, для обеспечения перевозок использовалось и большинство боевых кораблей.

Несмотря на все трудности, отряд продолжал систематически выполнять свои задачи. 20 октября канонерская лодка «Лахта» была отозвана из Свирицы для выполнения других заданий. Из кораблей поддержки остался только один бронекатер № 100, так как катер МО № 205 ушел в Новую Ладугу по вызову командования флотилии.

Артиллерийская поддержка фланга 23-й армии. К началу сентября

¹ Архив МО, д. 7, по описи 24307, л. 20.

Вклейка № 1 к книге «Боевая деятельность Ладужской флотилии в Великой Отечественной войне (1941—1944 гг.)», Воениздат, 1954 г.

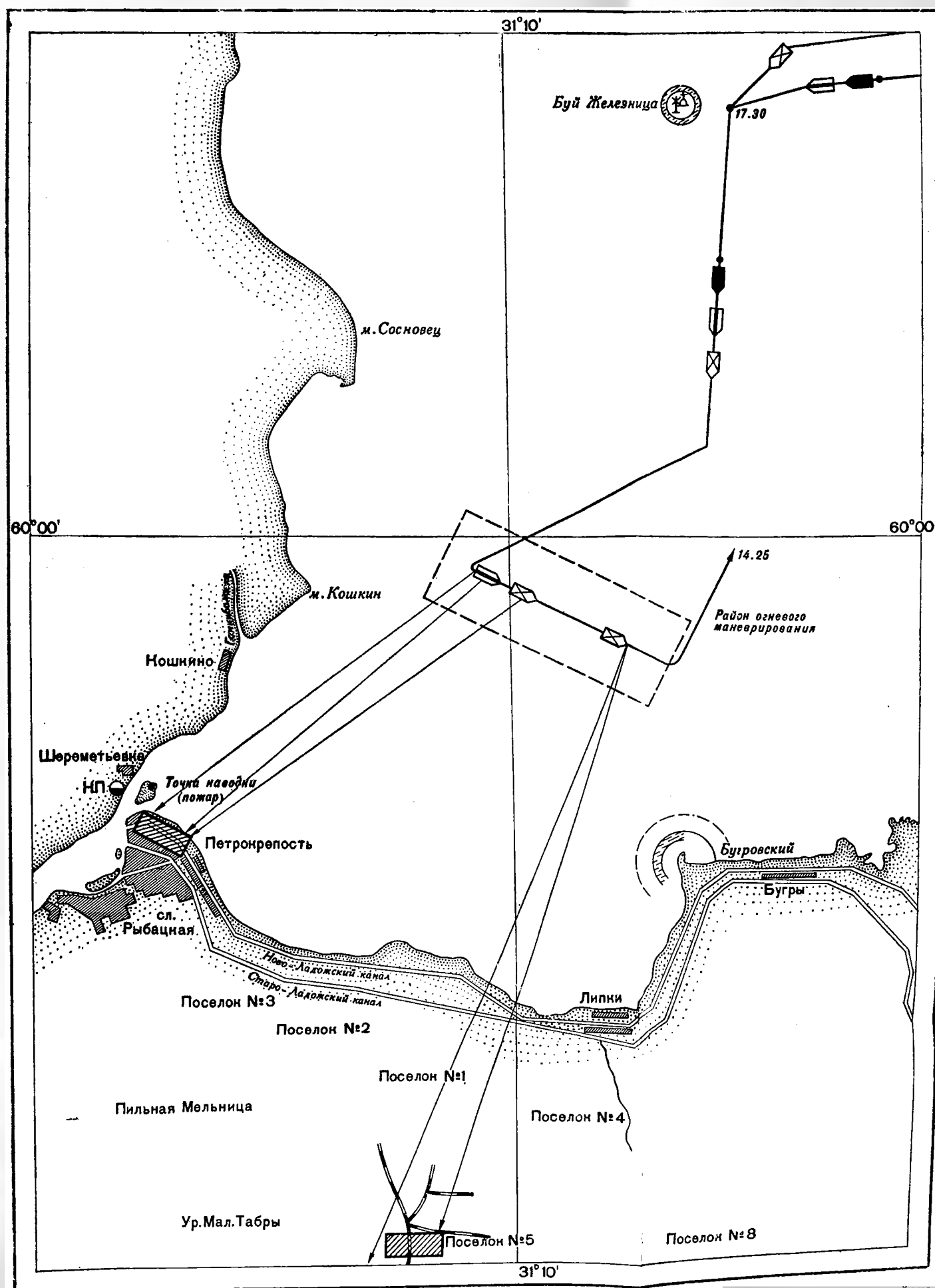


Рис. 7. Обстрел канонерской лодкой „Лахта“ и сторожевым кораблем „Конструктор“ опорных пунктов противника в районе Петрокрепости. Рабочий поселок № 5 20—21 октября 1941 г.

линия фронта на Карельском перешейке стабилизировалась и проходила примерно в пределах границ с Финляндией 1939 г.

Для артиллерийской поддержки правого фланга 23-й армии на позиции в районе Тозерово с 20 сентября постоянно находилась одна из канонерских лодок. Для корректировки стрельб на побережье был выставлен наблюдательный пост, имевший телефонную связь с расположенным на фланге 588-м стрелковым полком 142-й дивизии и зрительную — с канонерской лодкой.

Во второй половине сентября и начале октября канонерская лодка эпизодически по вызову армейского командования вела обстрел артиллерийских позиций и прибрежных путей сообщений противника. За этот период было уничтожено две артиллерийские батареи и несколько батарей подавлено. Огонь канонерской лодки корректировался с наблюдательных постов.

Артиллерийская поддержка фланга 23-й армии показала достаточно хорошую организацию взаимодействия с сухопутными частями, выразившуюся в корректировке стрельб и непрерывной связи с армейским командованием через офицера связи штаба флотилии.

Обстрел опорных пунктов противника на южном побережье губы Петрокрепость. 19 октября была получена радиограмма от командующего Краснознаменным Балтийским флотом, в которой передавалось приказание командующего Ленинградским фронтом обстрелять корабельной артиллерией опорные пункты противника на южном побережье Ладожского озера.

Для выполнения этой задачи был выделен отряд кораблей в составе сторожевого корабля «Конструктор», канонерской лодки «Лахта» и катера МО № 205. Катер МО №205 был придан для усиления противовоздушной обороны кораблей.

Отряду, командиром которого был назначен командир дивизиона сторожевых кораблей, была поставлена задача — к 17 час. 30 мин. 20 октября быть в точке разворачивания у буя Железница, откуда следовать на огневые позиции и с 18 час. 30 мин. открыть огонь по заданному объекту в районе Петрокрепости с целью уничтожения штаба пехотного полка противника. С рассветом 21 октября корабли должны были обстрелять опорные пункты в Рабочем поселке № 5, Синявино и северо-западнее Петрокрепости. Одновременно было дано указание быть в готовности к открытию огня по живой силе противника в районе Петрокрепости и каналов.

В 17 час. 30 мин. 20 октября канонерская лодка «Лахта» и сторожевой корабль «Конструктор», вышедшие из Свирской губы и Новой Ладоги, встретились в назначенной точке у буя Железница. В 18 час. 35 мин., перейдя на огневые позиции в районе крестовой вехи Посеченского створа и став на якорь, они открыли огонь по Петрокрепости, избрав в качестве вспомогательной точки наводки пожар на острове Ореховый (рис. 7).

Огонь велся до 20 час. 45 мин. с дистанции 77—80 каб. Оба корабля израсходовали 118 фугасных снарядов. Стрельба велась по площади, так как выносной наблюдательный пункт в Шереметьевке в связи с тем, что одновременно с кораблями по противнику вела огонь и береговая артиллерия, не смог различать падения снарядов. В результате сосредоточенной стрельбы кораблей и батарей было отмечено два прямых попадания в здание штаба пехотного полка.

На следующие сутки с 7 час. 25 мин. до 7 час. 30 мин. канонерская лодка «Лахта» обстреливала северо-западную окраину Петрокрепости, израсходовав 40 фугасных снарядов, а с 8 часов до 8 час. 20 мин. сто-

рожевой корабль «Конструктор» — Рабочий поселок № 5 и Синявино, выпустив по 30 фугасных снарядов по каждой цели.

До 14 час. 25 мин. корабли находились в районе огневого маневрирования в готовности к открытию огня, после чего по приказанию командующего флотилией сторожевой корабль «Конструктор» ушел в Осиновец, а канонерская лодка «Лахта» и МО № 205 — в Новую Ладогу.

22 октября было получено приказание командующего Краснознаменным Балтийским флотом повторить обстрел. Кораблям надлежало выйти на огневые позиции и ждать там указаний об открытии огня по береговым целям. Сторожевой корабль «Конструктор» срочно вышел в Новую Ладогу для приемки боеприпасов и топлива. В 0 час. 05 мин. 23 октября «Конструктор», а в 0 час. 47 мин. и канонерская лодка «Лахта», также пополнившая боеприпасы и топливо, вышли из Новой Ладоги к бую Железница.

Задание на обстрел рабочих поселков № 4, № 5 и Липки было получено к исходу суток и выполнено с рассветом 24 октября. По каждому из районов выпущено по 50 фугасных снарядов. Окончив обстрел, корабли вернулись в базу.

Кроме решения огневых задач, на приозерных флангах наших войск флотилия в конце сентября — начале октября по приказанию командующего Ленинградским фронтом высадила несколько десантов силой до роты каждый на южное побережье губы Петрокрепость с целью заставить противника привлечь больше войск для обороны побережья. Высадка производилась с катеров КМ при поддержке канонерских лодок, катеров МО, бронекатеров и батарей береговой артиллерии.

Действия этих десантов вынудили противника оттянуть часть сил к южному побережью озера и держали его в постоянном напряжении. В ходе высадки и боевых действий были получены ценные данные по обороне противника на побережье губы Петрокрепость.

ПЕРЕБАЗИРОВАНИЕ ОСНОВНОГО ЯДРА ФЛОТИЛИИ В МОРЬЕ И ПОСТАНОВКА КОРАБЛЕЙ ФЛОТИЛИИ НА ЗИМОВКУ

В то время как на Карельском участке фронта, на южных подступах к Ленинграду и на рубеже р. Свирь наши войска прочно держали оборону, на волховском направлении положение оставалось напряженным. Противник на этом направлении продолжал наступление с целью выхода с юго-запада в междуозерное пространство на соединение с финскими войсками, действовавшими на рубеже р. Свирь. На 9 ноября линия фронта проходила в 10—12 км к юго-востоку от ст. Волховстрой. После занятия противником Тихвина железная дорога на Вологду оказалась перерезанной.

Базирование флотилии зимой в Новой Ладоге, не имевшей прочной обороны с суши и достаточного количества собственных сил для ее организации, вызывало определенные опасения. Ледовая обстановка на озере ухудшалась с каждым днем. Приближался полный ледостав, рейды замерзали, выход из р. Волхов был сильно затруднен даже для буксиров.

Командование флотилии, учитывая напряженную обстановку на волховском участке фронта, отсутствие у флотилии достаточных средств для обороны главной базы с суши и приближение ледостава, приняло решение о зимней дислокации флотилии. В докладе Военному Совету Краснознаменного Балтийского флота 11 ноября командование флотилии доносило, что базирование на Новую Ладогу в зимних условиях

ненадежно, с установлением ледостава вмерзшие в лед корабли в случае необходимости нельзя будет вывести. Предполагалось перебазировать флотилию на западное побережье в район Осиновец — Морье, несмотря на связанные с этим перебазированием трудности.

Военный Совет Краснознаменного Балтийского флота и командование Ленинградского фронта согласились с мнением командования флотилии; с 17 ноября корабли флотилии начали переходить из Новой Ладogi в Морье. Переходы совершались в крайне тяжелых ледовых условиях. Сильные подвижки льда, туман, снегопад и свежая погода задерживали движение; на преодоление 60-мильного пространства корабли тратили по 4—5 суток. Перебазирование продолжалось до 10 декабря, когда было получено приказание командующего Краснознаменным Балтийским флотом оставшиеся в Новой Ладогe корабли не переводить в Морье, а флотилии готовиться к зимовке.

Основное ядро флотилии оказалось сосредоточенным в Морье и у побережья до бухты Гольсмана. Здесь находились сторожевые корабли «Пурга» и «Конструктор»; канонерские лодки «Бира», «Нора», «Бурья» и «Селемджа»; 5 тральщиков № 81, 82, 126, 175 и 176; катера-тральщики «Коммунист», «Комсомолец», «Р-41», «Р-44» и «ОВР-36»; транспорты «Совет», «Чапаев» и «Вильсанди»; гидрографическое судно «Сатурн», шхуны «Учеба» и «Практика»; 2 бронекатера № 99 и 100, 7 катеров МО № 175, 201, 205, 206, 213, 215 и 261; несколько речных катеров и буксиров. Были подняты на берег и оставлены на зимовку в этом же районе 13 катеров КМ № 1, 16, 21, 23, 25, 26, 32, 93, 94, 95, 107, 112 и 1403 и 5 катеров ЗИС № 3, 319, 322, 324 и 327.

В Новой Ладогe остались четыре группы кораблей: на Волховском рейде в 16 км от базы — транспорты «Ханси» и «Стенсо» и один тральщик № 63; там же, в 10 км от базы — канонерские лодки «Лахта» и «Шексна» и судно «Сталинец»; у входа в р. Волхов — судно «Связист», транспорт «Лигово» и группа судов СЗРП; в р. Волхов — шесть тральщиков № 37, 63, 65, 100, 127 и «УК-4».

20 декабря ввиду полной невозможности продолжать плавание из-за ледостава было приказано кораблям флотилии приступить к зимнему судоремонту, имея готовность к плаванию пять суток и не снижая готовность ПВО.

ВЫВОДЫ

1. Боевые действия флотилии в рассматриваемый период проходили в сложной обстановке, что было связано с временным отходом наших войск и захватом значительных районов побережья противником. В наиболее тяжелый период летней кампании 1941 г. флотилии пришлось создавать и оборудовать базы в Осиновце, Новой Ладогe и Морье. Эта задача, несмотря на исключительные трудности, вызванные общим усложнением обстановки под Ленинградом, была выполнена. Флотилия, сохранив свою боеспособность, начала подготовку к летней кампании 1942 г.

2. Снятие гарнизонов с островов Валаамского архипелага и о. Коневец было проведено успешно и полностью отвечало складывавшейся на театре обстановке. Оставление гарнизонов на островах не могло отвлечь на себя значительных сил противника, но распыляло наши собственные силы, крайне необходимые для обороны баз.

3. К концу кампании 1941 г. флотилия впервые приступила к выполнению задачи, поставленной Государственным Комитетом Обо-

роны, — озерным перевозкам, которые в дальнейшем стали основной ее задачей. Несмотря на тяжелые осенние условия плавания и отсутствие опыта, флотилия успешно справилась с задачами перевозки войск, боеприпасов и продовольствия.

4. Решение о перебазировании флотилии из Новой Ладogi в Морье вполне соответствовало исключительно напряженной обстановке, которая создалась поздней осенью 1941 г. на Волховском участке фронта. Однако дальнейшее развитие событий привело к перелому на фронте и разгрому тихвинской группировки немецко-фашистских войск.

ГЛАВА III

БОЕВЫЕ ДЕЙСТВИЯ ЛАДОЖСКОЙ ФЛОТИЛИИ В 1942 г. (апрель—ноябрь 1942 г.)

ОБСТАНОВКА ПОД ЛЕНИНГРАДОМ К НАЧАЛУ 1942 г. ПОДГОТОВКА ФЛОТИЛИИ К ЛЕТНЕЙ КАМПАНИИ 1942 г.

В оборонительных сражениях летом и осенью 1941 г. на важнейших направлениях советско-германского фронта Советская Армия и Военно-Морской Флот нанесли врагу жестокие удары. Стратегический план советского командования, заключавшийся в том, чтобы активной обороной измотать и обескровить немецко-фашистские войска, обеспечить мобилизационное развертывание сил Советской Армии и Флота с целью создания условий для перехода в контрнаступление, сорвал гитлеровский авантюристический план «молниеносной войны».

Осенью немецко-фашистское командование предприняло новое наступление на Москву, в районе Ленинграда (на Тихвин, Волхов) и на Ростов. Однако эта попытка окончилась провалом, а ударные группировки немцев под Ростовом, Москвой и Тихвином были разгромлены.

Во второй половине ноября 1941 г. наши войска нанесли мощный контрудар по вражеским войскам под Ростовом, разгромили их и отбросили за р. Миус.

6 декабря развернулось контрнаступление наших войск под Москвой. Основная группировка немецко-фашистских войск, на которую Гитлер возлагал главную задачу в кампании 1941 г., потерпела крупнейшее поражение.

Разгром немцев под Москвой навсегда развеял созданный гитлеровцами миф о «непобедимости» германской армии и окончательно похоронил их надежды на «молниеносную войну» с Советским Союзом.

Почти одновременно с контрнаступлением наших войск под Москвой войска Ленинградского и Волховского фронтов по указанию Ставки перешли в наступление против немецких войск, действовавших в районе Волхова, Тихвина. После ожесточенных боев наши войска освободили Тихвин. К 24 декабря была освобождена вся железнодорожная линия Вологда — Тихвин — Волховстрой и восстановлено железнодорожное сообщение на участке Вологда — Тихвин. Это дало возможность усилить поток грузов для Ленинграда из тыла страны по железной дороге через Вологду и Тихвин.

Одновременно наши войска нанесли сильный удар по врагу в районе Войбокало — Шум непосредственно у восточных берегов Ладожского озера. К концу декабря от противника был очищен восточный берег р. Волхов и район ст. Войбокало, находившийся в 17 км от Ладожского озера.

Контрнаступление советских войск в районе Волхова, Тихвин, помимо оперативного значения — достижения перелома на северо-западном направлении, означало полный провал гитлеровского плана двойного окружения Ленинграда, т. е. создало условия, значительно облегчившие снабжение блокированного города, Ленинградского фронта и КБФ по железнодорожным и сухопутным путям сообщения. С открытием навигации представлялась возможность использовать тихвинскую водную систему.

Успехи советских войск в зимнюю кампанию 1941—1942 гг. явились результатом коренных изменений, происшедших в ходе войны. Народный Комиссар Обороны И. В. Сталин в приказе № 55 от 23 февраля 1942 г., подводя итоги восьмимесячной борьбы с фашистской Германией, указывал: «Теперь уже нет у немцев того военного преимущества, которое они имели в первые месяцы войны в результате вероломного и внезапного нападения. Момент внезапности и неожиданности, как резерв немецко-фашистских войск, израсходован полностью. Тем самым ликвидировано то неравенство в условиях войны, которое было создано внезапностью немецко-фашистского нападения. Теперь судьба войны будет решаться не таким приводящим моментом, как момент внезапности, а постоянно действующими факторами: прочность тыла, моральный дух армии, количество и качество дивизий, вооружение армии, организаторские способности начальствующего состава армии»¹.

Эти положения о постоянно действующих факторах легли в основу подготовки Советской Армии и Флота к новым наступательным операциям с целью полного и окончательного разгрома вооруженных сил фашистской Германии.

На Ладожском озере с началом прочного ледостава развернулась напряженная работа по восстановлению прерванного с концом навигации подвоза. Еще 19 ноября 1941 г. Военный Совет Ленинградского фронта принял решение организовать переброску грузов для города и фронта по льду на автотранспорте и проложить с этой целью через губу Петрокрепость ледовую дорогу² (рис. 8).

Сооружение ледовой дороги, получившей впоследствии название «Дорога жизни», началось с разведывательно-изыскательских работ. Из состава Ладожской флотилии был создан специальный ледоводорожный отряд гидрографов и гидрологов по изысканию и прокладке трассы.

В исключительно короткий срок в направлениях Ваганово—Лаврово и Осиновец—Кобона были проложены и сооружены ледовые трассы. Первые колонны автомашин с грузом для Ленинграда с восточного берега на западный вышли 22 ноября, после чего началась регулярная эксплуатация дороги, оказавшей неоценимую помощь героическому Ленинграду.

С 24 ноября 1941 г. по 21 апреля 1942 г. по ледовой дороге для Ленинграда и Ленинградского фронта было доставлено 270,9 тыс. т продовольствия, 31,9 тыс. т боеприпасов, 34,7 тыс. т горюче-смазочных материалов, 22,8 тыс. т угля, много других грузов, а также пополнений. Из района Ленинграда было эвакуировано более 500 тыс. человек гражданского населения, больных и раненых.

Зимняя дорога по льду Ладожского озера сыграла исключительно большую роль в снабжении войск Ленинградского фронта, Краснознаменного Балтийского флота, населения и промышленности Ленинграда.

¹ И. Сталин. О Великой Отечественной войне Советского Союза, 1951, стр. 43—44.

² Вся трасса, включая ледовый участок дороги, называлась Военно-автомобильной дорогой (ВАД).

Вклейка № 2 к книге «Боевая деятельность Лад[о]жских флотилии в Великой Отечественной войне (1941—1944 гг.)», Воениздат, 1954 г.

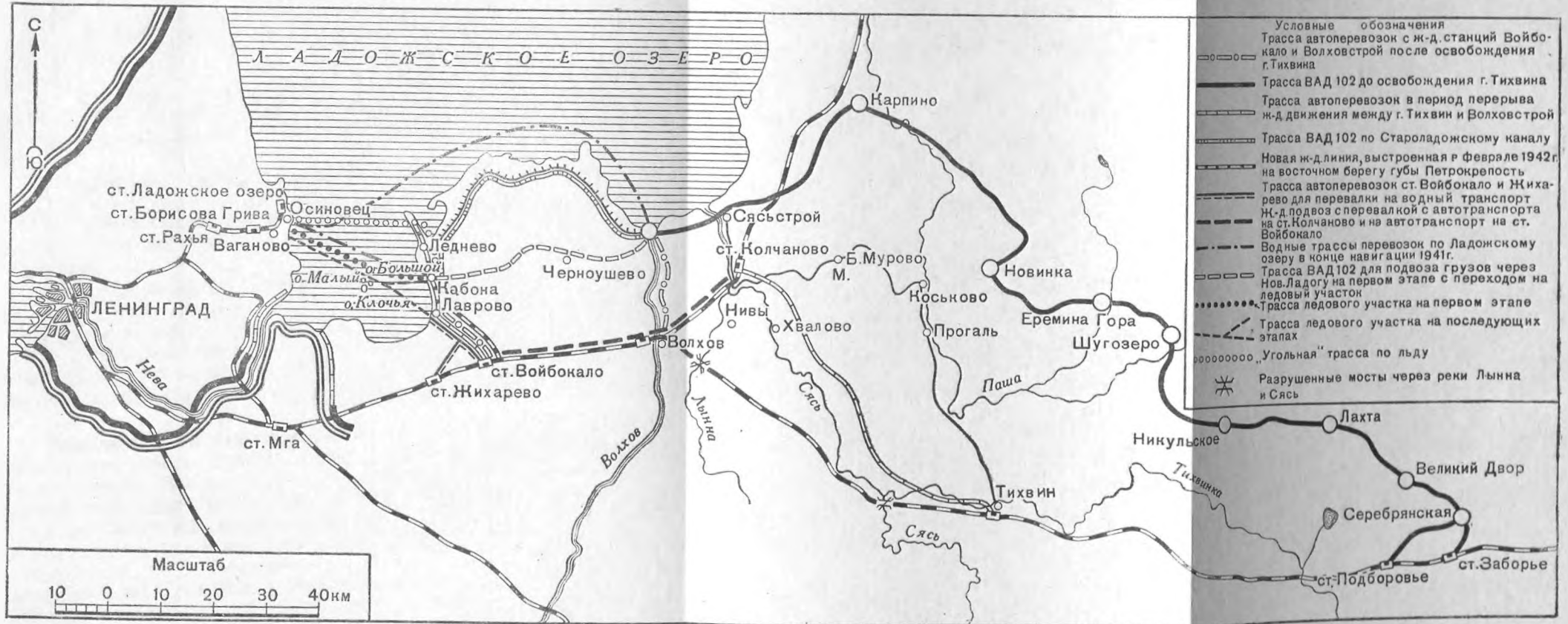


Рис. 8. Развитие трасс подвоза через Ладожское озеро зимой 1941/42 г.

Одновременно с сооружением ледовой дороги была создана воздушная трасса перевозок. Транспортные самолеты под прикрытием авиации Краснознаменного Балтийского флота обеспечивали переброску наиболее ценных и необходимых грузов — медикаменты, высококалорийные продукты и т.п.

Совместно с войсками Ленинградского фронта Ладожская флотилия приняла участие в охране «Дороги жизни», организовав для этого подвижные дозоры на буерах. Буерные отряды также привлекались для перевозки грузов.

Большую роль в охране ледовых трасс сыграла авиация Краснознаменного Балтийского флота, совершившая для прикрытия перевозок около 2500 самолето-вылетов. В воздушных боях над трассами было сбито 14 самолетов противника.

Ладожской флотилии за зиму 1941/42 г. были поставлены следующие задачи:

1. Организация сухопутной и противовоздушной обороны баз и мест стоянок кораблей, отработка всех видов обороны в зимних условиях.

2. Проведение судоремонта в максимально сжатые сроки силами и средствами личного состава кораблей, чтобы с началом летней кампании быть в готовности к выполнению главной задачи — перевозок на озере.

3. Проведение боевой подготовки, составление и отработка наставлений по использованию оружия.

4. Повышение уровня оперативно-тактической подготовки командного состава путем изучения опыта боевых действий флотилии за истекшую кампанию.

Флотилия получила возможность выполнять эти задачи с гораздо меньшим напряжением, так как непосредственная угроза с тыла и со стороны озера по льду после разгрома немецко-фашистских войск под Тихвином и Волховом миновала. Активность противника в воздухе с наступлением зимы также резко снизилась. В основном деятельность авиации противника была направлена на создание затруднений в использовании ледовой трассы Коккореве—Кобона.

Зимняя оборона баз и рейдов. В связи с осложнением обстановки на Волховском участке фронта осенью 1941 г. и нарастанием непосредственной угрозы Новой Ладоге командование приняло срочные меры по организации обороны Главной базы с суши. Еще 24 октября 1941 г. Военный Совет Краснознаменного Балтийского флота ввел должность помощника командующего флотилией по береговой обороне, противовоздушной обороне и сухопутным войскам. Составленный план обороны предусматривал создание штаба обороны базы, развертывание строительства инженерных оборонительных сооружений, формирование сухопутных частей и береговых артиллерийских дивизионов и т. д. На ближайших подступах к базе были сооружены огневые точки, выставлены боевые заслоны, организованы наблюдательные посты для корректировки огня корабельной артиллерии, в городе была усилена комендантская служба, установлено дежурство вооруженного взвода.

Оборона западного побережья озера на участке от линии фронта до Морье от возможных попыток обхода противником наших флангов по льду была возложена Военным Советом Ленинградского фронта на 23-ю армию, а на участке от Морье к югу — на 8-ю армию. Выделенные для этой цели войска состояли из частей 142-й дивизии, 8-го пограничного отряда и 4-й морской бригады. Наблюдение осуществлялось специаль-

ными постами, заставами и ночными патрулями вдоль береговой черты. В резерве находились специальные подразделения.

В период успешного наступления наших войск на Волховском фронте считалось возможным окружение мгинской группировки противника и попытка выхода ее на лед с целью прорыва по побережью на соединение с финскими частями, действующими на Карельском участке фронта. В связи с этим все боевые учения по зимней обороне района Осинец—Морье проводились именно на таком оперативно-тактическом фоне. План обороны предусматривал создание трех секторов: Озерного, Сухопутного и Осинецкого. Задачи обороны состояли в недопущении захвата противником кораблей и береговых объектов, воспрепятствовании совместно с соседними сухопутными частями прорыву отдельных группировок противника через район обороны базы и обеспечение ПВО базы.

Общее командование обороной возлагалось на командира базы, а командование секторами: Озерным — на командира 1-го дивизиона канонерских лодок, Сухопутным — на командира дивизиона катеров МО и Осинецким — на командира охраны водного района.

Организация сил обороны была следующей.

В Озерном секторе — канонерские лодки «Бира», «Бурья», «Нора» и «Селемджа», сторожевые корабли «Пурга» и «Конструктор», транспорты «Совет», «Вильсанди» и «Чапаев» и четыре тральщика. Из личного состава кораблей была выделена сводная рота для занятия обороны непосредственно на льду в созданных огневых точках и передвижных пулеметных дзотах.

Силы Сухопутного сектора состояли из двух рот личного состава дивизиона катеров МО, шхун, буксиров и других мелких судов. На подступах к базе с тыла было сооружено несколько пулеметных дзотов и стрелковых огневых точек, установлены ночные дозоры и патрули.

Осинецкий сектор обороняла рота из личного состава катеров охраны водного района. Этот сектор имел несколько пулеметных и огневых точек на побережье озера.

Корабельная артиллерия включалась в общую систему зимней обороны. Были разработаны специальные наставления по использованию корабельной артиллерии и ТУС. На побережье от Осинца до Остермановской выставлены четыре постоянных наблюдательных и корректировочных поста, произведена пристрелка полос неподвижного заградительного огня на подходах к оборонительным рубежам, произведена рекогносцировка и глазомерная съемка отдельных участков обороны, изготовлены артиллерийские планшеты и т. п.

Противовоздушная оборона базы, осуществляемая зенитной артиллерией кораблей и береговыми батареями, была значительно усилена за счет средств ПВО Ленинградского фронта. На канонерской лодке «Селемджа» был создан пост ВНОС, связанный по радио с общей системой службы ВНОС Ленинградского фронта. Катера МО и тральщики получили на вооружение пулеметы ДШК и ДА, было отработано временное наставление по ПВО базы.

Организация командования флотилии в зимний период 1941/42 г. была следующей. В главной базе Новая Ладога находились командование, штаб, политотдел, управление тыла и другие учреждения флотилии. В Морье была создана небольшая оперативная группа из штабных офицеров во главе с заместителем начальника штаба. Там же были организованы отделения политотдела, прокуратуры, Управления тыла и других органов управления флотилии.

В результате нарушения единой системы базирования некоторые соединения, как, например, 2-й дивизион канонерских лодок, отряд транспортов и 6-й дивизион тральщиков, имели свои корабли в Морье и в Новой Ладоге. Это крайне невыгодно отражалось на руководстве боевой подготовкой, судоремонтом и т. д.

В течение зимы командование, начальник штаба, начальник политотдела и флагманские специалисты неоднократно выезжали в Морье, проводя там боевые учения, сборы и совещания офицерского состава, инспекторские смотры и проверки, доклады и т. п.

Решением Военного Совета Ленинградского фронта № 00510 от 29 декабря 1941 г. для руководства обороной района нового базирования и судоремонта была создана военно-морская база 2 разряда Осиновец — Морье. Создание военно-морской базы Осиновец—Морье, помимо основного назначения, имело и другую цель — использовать аппарат базы в случае освоения новых районов базирования на Ладожском озере при развертывании активных боевых действий флотилии в летнюю кампанию 1942 г.

С приближением весеннего ледохода для непосредственного руководства боевой и повседневной деятельностью кораблей, подготовки их к летней кампании 14 апреля в Морье был создан походный штаб флотилии. Создание походного штаба явилось временной мерой, вызванной необходимостью приблизить руководство штаба флотилии к основному ядру корабельного состава.

Условия базирования флотилии зимой 1941/42 г., судоремонт и снабжение были крайне тяжелыми.

Значительная часть личного состава мелких кораблей и весь личный состав береговых частей и учреждений размещался в землянках.

Особенно сложным был судоремонт. В Морье не было никаких производственных средств. В связи с этим некоторые ремонтные работы выполнялись на ленинградских предприятиях, частично эти же работы выполняла небольшая мастерская, созданная зимой в Осиновце. В основном же судоремонт велся корабельными силами и средствами.

Материально-техническое снабжение базировавшихся на Морье кораблей шло частично через тыл Краснознаменного Балтийского флота, частично из Новой Ладоги по зимней ледовой дороге.

Задача снабжения кораблей топливом оказалась также очень сложной. Запасы угля в Морье были ограниченными, и все корабли перешли на дровяное отопление. Заготовка дров и доставка их к кораблям на рейд требовали большого количества личного состава и занимали много времени.

Основные трудности для группы кораблей, базировавшихся на Новую Ладогу, были связаны с зимовкой большинства кораблей на открытом от северных ветров рейде в значительном (до 5—9 миль) удалении от берега. Это создавало сложность организации противовоздушной обороны, снабжения топливом и остальными видами довольствия. Возможности судоремонта в Новой Ладоге были также ограничены, было затруднено снабжение техническими материалами, ограничены производственные возможности, но несмотря на это зимний судоремонт был произведен успешно. Не снижая боеготовности к противовоздушной обороне, личный состав флотилии отремонтировал 69 артиллерийских систем разных калибров, заново установил 12 артиллерийских систем и 135 пулеметов ДШК. К началу летней кампании судоремонт был успешно закончен.

Особенно напряженным периодом для кораблей, стоявших в бухте Морье и Волховской губе, был период весеннего ледохода. Возникло опасение повреждения кораблей в результате подвижек, сжатия и торошения льда. Отсутствие ледоколов и ледокольных буксиров усугубляло трудности зимовки, а затяжная холодная весна с длительным периодом распутицы лишила корабли связи с берегом. Тяжелые ледовые условия потребовали специальных мер предохранения корпусов кораблей от повреждений — оковка льда, устройство дополнительных креплений, защитных наделок на форштевни, обшивка деревом вдоль ватерлинии и т. п. Благодаря принятым мерам в период ледохода корабли повреждений не имели. Лишь канонерская лодка «Буря», стоявшая на открытом рейде севернее бухты Гольсмана, при подвижке льда была сорвана с якоря и, получив незначительную пробоину в днище, вынесена на мель, а затем снята буксирами.

Одновременно с судоремонтом проводилась подготовка новых кадров специалистов для флотилии. В Морье были организованы специальные курсы по подготовке мотористов и легководолазов. В течение зимнего периода на курсах прошли подготовку 282 моториста, которые впоследствии обеспечили бесперебойную работу тендеров, полученных от ленинградской промышленности.

Для обеспечения живучести кораблей, заделки подводных пробоин, очистки винтов, подъема легких грузов и т. п. на этих же курсах было подготовлено 102 легководолаза. Это дало возможность собственными силами обеспечить текущие подводные работы на флотилии.

В течение зимнего периода было проведено несколько общих и частных учений по обороне базы и учений по связи, а также ряд инспекторских проверок. Флотилия справилась с поставленными перед ней задачами, личный состав, преодолев трудности зимы 1941/42 г., произвел судоремонт, подытожил опыт прошедшей кампании и был готов к выполнению боевых задач.

Большую помощь в выполнении плана зимнего ремонта кораблей и подготовки кораблей к летней кампании оказали командованию партийные и комсомольские организации.

После утверждения дефектных ведомостей и определения сроков окончания ремонта по каждому кораблю личному составу боевых частей были разъяснены планы судоремонта и условия их выполнения. Особое внимание обращалось на преодоление трудностей ремонта — отсутствие ремонтных баз, недостаток инструментов и материалов. Ход ремонта систематически освещался в стенгазетах, боевых листках и многотиражной газете «За Родину». Газета в каждом номере отмечала отличников ремонта, вскрывала недостатки, популяризировала опыт лучших ремонтных бригад.

ЗАДАЧИ ФЛОТИЛИИ НА ЛЕТНЮЮ КАМПАНИЮ 1942 г. ОРГАНИЗАЦИЯ КОМАНДОВАНИЯ

Достигнутое к весне 1942 г. улучшение общего положения Ленинграда, войск фронта и флота благодаря созданным запасам, переброшенным по ледовой трассе зимой 1941/42 г., необходимо было прочно закрепить и тем самым окончательно сорвать план немецко-фашистского командования задушить город блокадой.

Постановлением Государственного Комитета Обороны СССР № 1565сс от 9 апреля 1942 г. перевозка грузов для Ленинграда и фронта

через озеро, а также эвакуация гражданского населения и вывоз грузов из Ленинграда были возложены на Ладожскую флотилию.

Для успешного выполнения этой задачи Государственный Комитет Обороны постановил: «. . . 1. Подчинить Ладожской военной флотилии на период навигации 1942 г. самоходный и несамоходный флот Наркомречфлота, обслуживающий перевозки по Ладожскому озеру, по ладожским каналам и по реке Волхов со всеми портами, пристанями и производственными предприятиями.

2. Обязать НКВМФ, НКРФ и Военный Совет Ленинградского фронта подготовить к началу навигации 1942 г. флот и перевалочные базы на Ладожском озере из расчета завоза в Ленинград не менее 4 000 т груза в сутки и вывоза населения не менее 3000 человек и 1000 тонн груза в сутки.

3. Погрузочно-разгрузочные работы на Ладожском озере возложить на Управление тыла Ленинградского фронта.

4. Обязать командующего войсками Ленинградского фронта обеспечить прикрытые авиацией транспорты и перевалочных баз в период навигации, а также прикрытые зенитными средствами перевалочных баз и пристаней Ладожского озера.

5. Обязать командующего КБФ обеспечить зенитными установками суда Наркомречфлота, предназначенные для перевозки грузов в навигацию 1942 г., а также установить постоянную охрану водных путей средствами Ладожской военной флотилии».¹

Приказ Народного Комиссара Военно-Морского Флота от 11 апреля 1942 г. и решение Военного Совета КБФ от 23 апреля 1942 г. конкретизировали поставленную перед флотилией задачу.

Решение этой важнейшей задачи требовало большого напряжения сил и мобилизации всех ресурсов флотилии. Необходимо было организовать и подготовить перевалочные базы для приема грузов, расширить сеть подъездных путей. Согласно приказанию Народного Комиссара Военно-Морского Флота от 26 февраля 1942 г. к началу навигации в бухтах Осиновец, Гольсмана, Морье необходимо было закончить портовое строительство и произвести дноуглубительные работы.

Помимо перевозок, Военным Советом КБФ флотилии были поставлены следующие дополнительные задачи: содействие огнем корабельной артиллерии флангам 7, 8 и 23-й армий, траление и борьба с минной опасностью, проведение разведки на театре, противодействие попыткам высадок десанта и действия против баз и сообщений противника.

Для успешного выполнения поставленных задач требовалось также проведение ряда мероприятий. По докладу командования флотилии Военным Советом КБФ было принято решение об усилении противокатерной обороны установкой в районе Остермановская двухорудийной 100-мм, в районе Кореджи — двухорудийной 88-мм, на о. Сухо — трехорудийной 100-мм и в районе Шуряги — трехорудийной 102-мм батарей. К сентябрю перечисленные батареи вступили в строй.

Была усилена также дозорная служба. Дозоры неслись во всей южной части Ладожского озера и на подходах к базам катерами МО и тральщиками. В районах Никулясы, Тозерово, Зеленцы, Леднево были

¹ Секретная библиотека ВМОЛА им. К. Е. Ворошилова. Инв. № 978, стр. 140—141.

установлены новые посты СНиС, которые совместно с постами противоминного наблюдения обеспечивали наблюдение во всей южной части озера. Для усиления ПВО Главной базы и рейда на обоих берегах устья р. Волхов были установлены четыре батареи.

Организация командования флотилии в летнюю кампанию 1942 г. (приложения 1,2) имела следующие особенности: была введена должность помощника командующего флотилией по перевозкам и организовано при штабе флотилии специальное отделение по перевозкам, создана военно-морская база Осинец — Морье и военно-морской порт 1 разряда в Кобоне, включен в систему перевозок речной порт Гостинополье на р. Волхов, создана охрана водного района главной базы с включением в ее состав дивизиона катеров МО и бронекатеров, 6-го дивизиона тральщиков, группы катеров-тральщиков и других мелких судов.

ОБЕСПЕЧЕНИЕ ОЗЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК В ЛЕТНЮЮ КАМПАНИЮ 1942 г.

Подготовка портов восточного и западного побережья к обеспечению перевозок. Разгром немецко-фашистских войск под Тихвином и в районе Войбокало — Шум, позволил с началом навигации коренным образом изменить организацию озерных перевозок — основную массу грузов для Ленинграда и фронта перегружать на суда на восточном побережье губы Петрокрепость. В связи с этим требовалось к началу навигации построить на восточном побережье губы причалы для погрузки и разгрузки судов, дооборудовать и реконструировать причальный фронт, созданный в 1941 г. на западном побережье озера, провести дноуглубительные работы на фарватерах и в гаванях, восстановить Приладожский водный путь.

К началу перевозок и частично в ходе их были проведены большие подготовительные и организационно-технические работы. Прежде всего, порты были подготовлены к открытию навигации и специализированы по видам грузооборота.

В качестве основного первоначального пункта на восточном побережье озера был создан Кабона — Кореджский порт, соединенный железной дорогой со ст. Жихарево. Строительство порта было выполнено по проектам Инженерного отдела КБФ Управлением работ № 2, земляные работы — Балттехфлотом. В течение весны на Кореджской косе было сооружено 5 пирсов, рассчитанных на одновременную погрузку 10 барж. В целях повышения объема грузооборота порта постановлением Военного Совета фронта № 0072 от 7 апреля 1942 г. предусматривался ряд новых строительных работ в порту Кабона. В частности по проектам Инженерного отдела КБФ было построено дополнительно два пирса, погрузочно-разгрузочные площадки вблизи железнодорожных линий, расширена сеть железнодорожных путей с прокладкой на каждом пирсе не менее двух узкоколейных линий, расширены головные части четырех пирсов до 12 м при длине 70 м. На одном пирсе было проложено три трубопровода для слива горючего из железнодорожных цистерн в баржи. Сделаны укрытия от авиации. Все это дало возможность рассредоточить места складирования грузов и обеспечить бесперебойность погрузочных работ. Одновременно со строительством порта начались работы по прорытию Кабонского подходного канала у населенного пункта Кабона, соединяющего Ново-Ладожский канал с озером. Кабонский канал, имевший ширину 20 м, предназначался для прохода судов с осадкой до 2,5 м и буксировки леса в плотках, канал допускал подход озерных барж непосредственно

к перевалочной базе и имел два причала, которые могли принять сразу шесть барж.

Кабона — Кореджский порт предназначался для отправки в Ленинград продовольственных и специальных грузов, санитарного, технического и интендантского имущества, а также для приема эвакуируемых из Ленинграда раненых, больных и гражданского населения.

Основным перевалочным пунктом на западном побережье оставался попрежнему Осинец, где был отремонтирован старый причал и достроен новый пирс. К началу навигации порт Осинец имел четыре пирса общей длиной более 1000 м с оборудованными узкоколейными дорогами протяжением до 1 км. Осинец предназначался для приема продовольственных грузов, интендантского и технического имущества, эвакуации раненых, больных и гражданского населения.

В Малокаботажной (Новой) гавани было построено два ковша для приема малотоннажного флота, с причальным фронтом на шесть барж.

В бухте Морье, предназначенной для приема горюче-смазочных материалов, угля и жидкого топлива и отправки различных грузов из Ленинграда, к концу апреля были построены два новых пирса, емкости для нефтепродуктов, нефтеперекачивающая станция и установлены два железнодорожных подъемных крана.

В бухте Гольсмана, подготовленной к приему специальных грузов, кроме ремонта существовавших причалов, были построены эстакады и пирс для тяжеловесов и установлены четыре крана типа «Ижорец» грузоподъемностью 1,5 т каждый.

Новая Ладога по плану перевозок являлась пунктом формирования конвоев, прибывавших с грузами из Гостинополья и Сясьстроа. Отсюда должны были идти на Ленинград продовольственные грузы и военно-техническое имущество и приниматься эвакуируемое из Ленинграда гражданское население. Причальный фронт в Новой Ладоге развития не получил, были лишь отремонтированы имевшиеся причалы.

Речной порт Гостинополье, находившийся до конца 1941 г. в зоне военных действий, подвергся частичному разрушению. К началу навигации 1942 г. здесь были восстановлены причал с девятью кранами, подъездные железнодорожные пути и заново отстроены служебные помещения. Через Гостинополье на Ленинград в основном должны были отправляться горюче-смазочные материалы, уголь, жидкое топливо и продовольственные грузы.

К открытию навигации строительство и оборудование портов было закончено. Однако эти порты могли обеспечить только первые, еще полностью развернутые перевозки грузов. Чтобы обеспечить возрастающий объем перевозок, требовалось в ходе навигации продолжать строительство и оборудование портов, расширять причальный фронт, механизировать погрузочно-разгрузочные работы. 27 июня Военный Совет Ленинградского фронта вынес специальное постановление о мероприятиях по увеличению перевозок через Ладожское озеро. Выполнение работ по расширению причального фронта в портах восточного и западного побережья было возложено на Инженерный отдел КБФ и строительный батальон тыла Ленинградского фронта.

В результате всех работ емкость портов Ладожского озера по грузообороту к концу навигации увеличилась более чем в три раза. Так, например, по Осинецкому порту причальный фронт в гаванях к началу

навигации был восстановлен и мог принимать восемь барж, а к концу сентября увеличен для приема одновременно 22 барж. Ко всем причалам были сделаны автоподъезды и проложены железнодорожные пути. В порту Кабона были оборудованы шесть пирсов с причальным фронтом на четыре баржи каждый, в том числе один пирс для перегрузки грузов большого веса. Этот пирс имел причальный фронт в 70 м. На нем были проложены две нормальные железнодорожные колеи, обеспечивавшие работу 45-т крана; в Кабонском канале были оборудованы два причала с причальным фронтом на шесть барж. В Гостинополье построена причальная стенка общим протяжением 250 м, допускавшая погрузку и разгрузку одновременно четырех барж. В Новой Ладоге построен пирс длиной 150 м.

Причальный фронт всех портов Ладожского озера в ходе навигации увеличился почти в два раза. Если к началу навигации причальный фронт и оборудование портов допускали одновременную приемку 22 барж, то к концу навигации они могли принимать 80 барж¹. Сравнительные данные по оборудованию портов приведены в табл. 5.

Таблица 5

Сравнительная таблица состояния и оснащения портов Ладожского озера к началу и концу навигации²

Порты	Наличие оборудования		Рост в процентах к началу навигации
	к началу навигации	к концу навигации	
1. Кабона — Кореджи			
Пирсы	5	13	260
Общая длина пирсов в м	2914	5540	190
Общая длина железнодорожных путей в м	5300	5950	112,3
2. Осиновец			
Пирсы	4	14	350
Общая длина пирсов в м	1075	2230	207
Общая длина железнодорожных путей в м	905	1410	156
Краны	—	22	—
3. Гостинополье			
Причалы	4	7	173
Общая длина причалов в м	230	480	207
Общая длина железнодорожных путей в м	750	750	—
Краны	10	10	—
4. Новая Ладога			
Пирсы	—	1	—
Общая длина пирсов в м	—	150	—

¹ Архив ИО ВММ, д. 11954, л. 16.

² Архив МО, д. 2, по описи 33425сс, л. 150, 151.

Исключительно большие работы были проведены по углублению каналов и гаваней. Эту работу выполнили 2-й и 16-й участки Балттехфлота, оперативно подчиненные инженерной службе Ладожской флотилии.

Дноуглубительные работы начались 2 мая на Волховском баре, когда озеро еще было покрыто сплошным льдом. К началу августа бар р. Волхов был углублен до 4,2 м, что обеспечило проход в реку канонерских лодок. Такие же работы по дноуглублению были проведены в Морье, Кобоне, Осиновце и бухте Гольсмана. Объем проведенных работ приведен в табл. 6.

Таблица 6

Объем дноуглубительных работ на Ладожском озере в кампанию 1942 г.¹

Место работ	Количество вынутого грунта куб. м	Общая длина прорытых каналов м
Гостинополье	2300	135
Волховский бар	163821	2400
Кобона	217510	1500
Каботажная гавань	14762	300
Осиновецкая гавань	42002	350
Бухта Гольсмана	11687	100
Бухта Морье	17956	100
Всего	470038	4885

Подготовка к перевозкам транспортных средств. Особое внимание было обращено на подготовку к перевозкам транспортных средств. С этой целью ГКО в постановлении от 11 марта 1942 г. № 1423с принял решение развернуть строительство:

- а) озерного несамоходного флота на базе комбината Сясьстрой, где была сооружена Сясьская судовой верфь СЗРП;
- б) металлических озерных барж на ленинградских судостроительных заводах;
- в) малотоннажного самоходного флота — тендеров и мотоботов — на ленинградских заводах.

Для выполнения этого постановления и указаний Военного Совета Ленинградского фронта на ленинградских заводах были построены 101 самоходный тендер общей грузоподъемностью 1500 т, отправленные затем по железной дороге на озеро. Строительство тендеров было предпринято для усиления грузоперевозок по озеру и обеспечения высадки десантов. Балтийский судостроительный завод организовал постройку металлических барж, сборка которых производилась в бухте Гольсмана. К 1 октября завод построил и сдал в эксплуатацию 14 барж общим водоизмещением 8400 т. Кроме того, Балтийский завод совместно с заводом Судомех оборудовал и сдал три парома для перевозок через озеро железнодорожных составов. В Ленинграде же были мобилизованы 47 несамоходных малотоннажных судов грузоподъемностью по 3—6 т и 16 мотоботов.

Сясьская судостроительная верфь дала за период навигации 51 баржу водоизмещением 11 935 т. Кроме того, к началу навигации флотилия приняла от СЗРП пять озерных и девять речных буксиров, 38 буксиров, предназначенных для работ на р. Волхов и каналах, семь пассажирских и пять служебно-вспомогательных пароходов, 11 озерных,

¹ Архив ИО ВМС, д. 11898, л. 75, 76. Архив МО, д. 2, по описи 33425сс, л. 47.

18 речных барж и 20 барж, пригодных для плавания по каналам и р. Волхов.

Постановлением СНК СССР от 24 мая были мобилизованы и отправлены на озеро по Тихвинской водной системе 38 моторных катеров¹ и свыше 100 барж и мотоботов Северо-Двинского и Камского бассейнов Наркомлеса, Верхне- и Средневожского пароходства, Наркомречфлота.

Из тендеров и мотоботов был сформирован отряд тендеров, полностью укомплектованный военными служащими. Отряд состоял из 11 групп тендеров по 9—10 единиц в каждой и трех групп мотоботов по 5—6 единиц. Отряд подчинялся непосредственно помощнику командующего флотилией по перевозкам. Формирование такого отдельного соединения является положительным моментом в подготовке флотилии и решению задач, поставленных ГКО. Тендеры за навигацию перевезли более 10% всех грузов и около 31% от общего числа перевезенных людей.

Принятые от СЗРП баржи были сведены в группы по 10 единиц. Каждую группу возглавлял офицер — командир группы. Всего в перевозках приняло участие свыше 400 различных самоходных и несамоходных судов, не считая кораблей Ладужской флотилии.

Из корабельного состава флотилии для буксировки барж были закреплены пять тральщиков. Баржи и буксиры были вооружены крупнокалиберными 12,7-мм пулеметами ДШК и 45-мм пушками системы 21-К; на баржах и буксирах было установлено 9—45-мм пушек и 129 пулеметов.

Количество транспортных средств, занятых перевозками по месяцам в течение навигации 1942 г., показано в таблице 7².

Таблица 7

Количество транспортных средств, занятых в перевозках в навигацию 1942 г.

Наименование	Июнь	Июль	Август	Сентябрь	Октябрь	Ноябрь	Декабрь
Буксиры озерные	4	4	4	4	4	4	4
Буксиры речные	15	25	24	22	21	21	—
Баржи сухогрузные озерные	6	30	38	44	46	52	52
Баржи сухогрузные речные	12	14	12	2	—	—	—
Баржи нефтеналивные	11	11	10	9	9	9	9
Тендеры и мотоботы . .	—	90	121	93	93	93	—
Пароходы	2	6	6	6	6	2	1
Корабли флотилии (на перевозках)	6	6	6	6	6	6	3
Корабли флотилии (на буксировках)	9	7	3	9	9	11	14

С открытием навигации по решению Государственного Комитета Обороны от 25 апреля 1942 г. через Ладужское озеро началась прокладка бензинопровода от Кабоны до Осиновца. На Краснознаменный Балтийский флот возлагалась задача обеспечения прокладки труб через озеро. Эту работу выполнил ЭПРОН КБФ на девять дней

¹ Моторные катера, как и 47 несамоходных судов, отправленных из Ленинграда, пароходства, оказались непригодными для плавания на Ладужском озере и в перевозках участия не принимали.

² Архив ИО ВМС, д. 1894, л. 21.

раньше намеченного срока. В 1942 г. ленинградская промышленность по бензинопроводу получила 32648 т жидкого топлива.

Кроме того, в августе — сентябре было проложено 22 км силового кабеля через озеро, в результате чего промышленность Ленинграда получила электроэнергию от Волховской ГЭС.

Организация и планирование перевозок. Первый пробный рейс из порта Осинец в Кобона был совершен буксиром «Гидротехник» 22 мая. Вслед за этим открылось регулярное движение.

Перевозки совершались по двум «трассам»: между портами Осинец — Кобона, получившей наименование «малой трассы», и между портами Осинец — Новая Ладога, получившей наименование «большой трассы». Обе трассы имели достаточное гидрографическое и навигационное оборудование.

Большая трасса Осинец — Новая Ладога, протяжением в 57 миль, обслуживалась 8 манипуляторными пунктами, действовавшими по заявкам кораблей и обеспечивавшими определение места в любой точке трассы минимум по двум пеленгам. Два радиомаяка направленного действия типа «Сафар» обеспечивали плавание на особо опасном участке банка Стрелковая — банка Сухская. На подходе к базам были установлены освещаемые буи, а у банок Стрелковая и Сев. Головешка буи с заморбличенными огнями; вдоль всей трассы были выставлены вехи с интервалом через одну милю.

Безопасность движения по малой трассе Осинец — Кобона протяжением в 13 миль, обеспечивалась выставленными через каждые 2,5 мили освещаемыми буями и через каждые 2,5 каб. — вехами. Участок между банкой Железница и отмелью Кореджи находился в пределах сектора освещения Осинецкого маяка. Подходы к Осиневцу были оборудованы двумя буями, 18 вехами, двумя манипуляторными пунктами, 11 обслуживаемыми огнями, наутофоном и шестью ручными сиренами. Подходы к Кореджи — двумя огнями и манипуляторным пунктом, а вход в р. Лава — 10 обслуживающими огнями и 50 вехами, вбитыми в грунт.

Дозорная служба, траление и противоминное наблюдение на «трассах» возлагались на ОВР Ладожской флотилии, которая имела в своем составе дивизион тральщиков, дивизион катеров МО, дивизион катеров КМ, группу катеров-тральщиков, отряд катеров охраны Ладожских каналов и рейдовые катера. Для траления и несения дозоров на рейде у порта Кобона при ОХР Кобона имелся отряд катеров-тральщиков.

Первые месяцы перевозок показали, что организация сил ОВР флотилии не сможет полностью обеспечить задачи безопасности перевозок по двум трассам, так как дивизион тральщиков для обеспечения двух трасс приходилось делить на две группы и назначать на каждый выход временного командира одной из групп. Поэтому была изменена организация сил ОВР. Все катера МО флотилии были сведены в два дивизиона и разделены на звенья; увеличено число катеров-тральщиков, которые также были сведены в два дивизиона, в каждый дивизион включались тралбаржи.

Такая организация, утвержденная приказом Народного Комиссара Военно-Морского Флота № 0754 от 2 сентября 1942 г., позволила использовать все силы ОВР на двух трассах, не разделяя их. На каждой трассе действовало по одному дивизиону катеров МО и одному дивизиону катеров-тральщиков, командиры которых были ответственны за безопасность судоходства на трассах.

Общее руководство перевозками было возложено на командующего флотилией, непосредственно — на его помощника по перевозкам, нахо-

дившегося в порту Кабона (приложение 2). Все транспортные средства, выделенные для перевозок, порты, пристани и вспомогательные предприятия постановлением Военного Совета Ленинградского фронта от 19 апреля 1942 г. были подчинены флотилии. Подачей грузов ведало Управление подвоза Ленинградского фронта.

В дальнейшем схема организации перевозок была несколько изменена. Решением Военного Совета Ленинградского фронта от 27 июня 1942 г. Управление подвоза было переформировано в Управление перевозок Ленинградского фронта, в подчинение которого отошли все порты и перевалочные пункты с их оборудованием. За флотилией осталась лишь задача осуществления и обеспечения самих перевозок, ремонта транспортных средств, оборудования и охраны трасс. Таким образом, была внесена четкость в вопрос единства руководства погрузочно-выгрузочными работами и деятельностью портов и перевалочных пунктов, выполнявших эти работы.

Перевозки по своему характеру далеко выходили за рамки обычных. Наряду с удовлетворением потребностей войск фронта эти перевозки должны были обеспечить всем необходимым Краснознаменный Балтийский флот, промышленность и гражданское население города. Поэтому планирование перевозок в обоих направлениях было комплексным и включало в себя все категории перевозок как воинских, так и народнохозяйственных. В основе планирования лежал декадный план, утвержденный специальным постановлением Военного Совета фронта.

К началу навигации была полностью отработана необходимая документация, включавшая план прикрытия перевозок с озера и воздуха, инструкции командирам конвоев, буксиров и барж, указания по навигационному обеспечению перевозок и т. п.

Корабельный состав флотилии и выделенные транспортные средства были закреплены за определенными портами и трассами. На большую трассу были выделены озерные баржи и буксиры, тральщики — в качестве буксировщиков и канонерские лодки — для конвоирования. Движение по большой трассе предусматривалось в составе конвоев. На малую трассу были выделены малые транспорты, речные баржи и буксиры, тендеры и мотоботы. Движение происходило поточным методом, по мере готовности судов к выходу. Прикрытие трассы осуществлялось дозорными катерами, истребительной авиацией и батареями 302-го артиллерийского дивизиона, расположенной на островах Зеленцы.

Для регулирования движения по трассам была создана центральная диспетчерская, подчиненная помощнику командующего по перевозкам, а при портах — специальные диспетчерские аппараты, находившиеся в прямом подчинении центральной диспетчерской.

Организация конвоев на большой трассе заключалась в следующем. В состав конвоя входили 2—3 буксира, буксировавшие каждый по 1—2 баржи под охраной канонерской лодки. Иногда состав кораблей охранения усиливался катерами МО; в ряде случаев конвоирование выполняли тральщики. Небольшой состав конвоя обеспечивал меньшую уязвимость от авиации противника, достаточную маневренность, быстроту перестроений и гибкость управления.

Для увеличения грузооборота корабли охранения обычно принимали на борт грузы, а в отдельных случаях совмещали конвоирование с буксировкой, что, несомненно, снижало их боеспособность на переходах.

Организация конвоев полностью себя оправдала. За все время перевозок не было потерь судов от действий катеров противника. Попытки неприятельских катеров напасть на суда, шедшие по большой трассе, отражались кораблями охранения. Помехи перевозкам противник оказы-

вал с воздуха главным образом на малой трассе и в ее конечных пунктах.

Выполнение перевозок продолжалось на большой трассе по 29 ноября, а на малой — по 30 ноября. Фактическая продолжительность регулярной навигации составила 185 суток. Однако в первых числах декабря 1942 г. подготовленная для движения автотранспорта зимняя дорога Коккореве — Кабона была разрушена подвижкой льда, и Военный Совет Ленинградского фронта приказал с 13 декабря возобновить движение кораблей на малой трассе для переброски с восточного на западное побережье войсковых пополнений Советской Армии.

Окончательно навигация на малой трассе была закончена только 8 января 1943 г.

Выполнение перевозок. Постановление Государственного Комитета Обороны от 9 апреля 1942 г. предусматривало ежесуточную норму грузовых перевозок на Ленинград по 4200 т и из Ленинграда — по 1000 т, всего 5200 т, и перевозку 3000 человек в сутки.

В июне 1942 г. Военный Совет Ленинградского фронта получил правительственную директиву, которая предписывала:

1) к 15 августа 1942 г. закончить эвакуацию гражданского населения из Ленинграда;

2) форсировать вывоз заводского оборудования и другого народнохозяйственного имущества из Ленинграда;

3) создать в Ленинграде необходимые запасы продовольствия, обеспечивающие бесперебойное снабжение войск, Краснознаменного Балтийского флота и гражданского населения¹.

В связи с этим Военный Совет фронта постановлением от 27 июня 1942 г. за № 001009 установил значительно увеличенный план перевозок. Постановление предусматривало:

а) ежесуточный грузооборот по Ладожскому озеру с июля в количестве 7000 т, из них 4000 т с восточного берега на западный и 3000 т с западного на восточный;

б) эвакуацию гражданского населения из Ленинграда начиная с 10 июля до 10 000 человек в сутки².

За время навигации на судах было перевезено в Ленинград — 705,3 тыс. т грузов и из Ленинграда — 304,8 тыс. т, всего 1010,1 тыс. т. Кроме того, с восточного берега на западный буксировкой в плотках и в плывь было доставлено 41,6 тыс. т леса и 968 железнодорожных платформ и цистерн общим весом 8,7 тыс. т³, что в сумме с грузами, перевезенными на судах с восточного берега на западный, составляет 755,6 тыс. т.

Ход выполнения грузовых перевозок по месяцам показан в табл. 8 и графиком (рис. 9).

Приведенные данные показывают нарастающий из месяца в месяц грузооборот, особенно увеличившийся в августе, когда он в обоих направлениях достиг 214,6 тыс. т. Характерно, что грузооборот в конце навигации в ноябре, несмотря на трудные метеорологические и ледовые условия, превысил почти в шесть раз грузооборот первого месяца навигации — мая. Приобретенный флотилией опыт перевозок имел большое значение.

Состав грузов, отправленных в течение навигации с восточного берега на западный, приведен в табл. 9 и в диаграмме (рис. 10).

¹ Архив МО, д. 2, по описи 33425сс, л. 34.

² Там же.

³ Там же, л. 132.

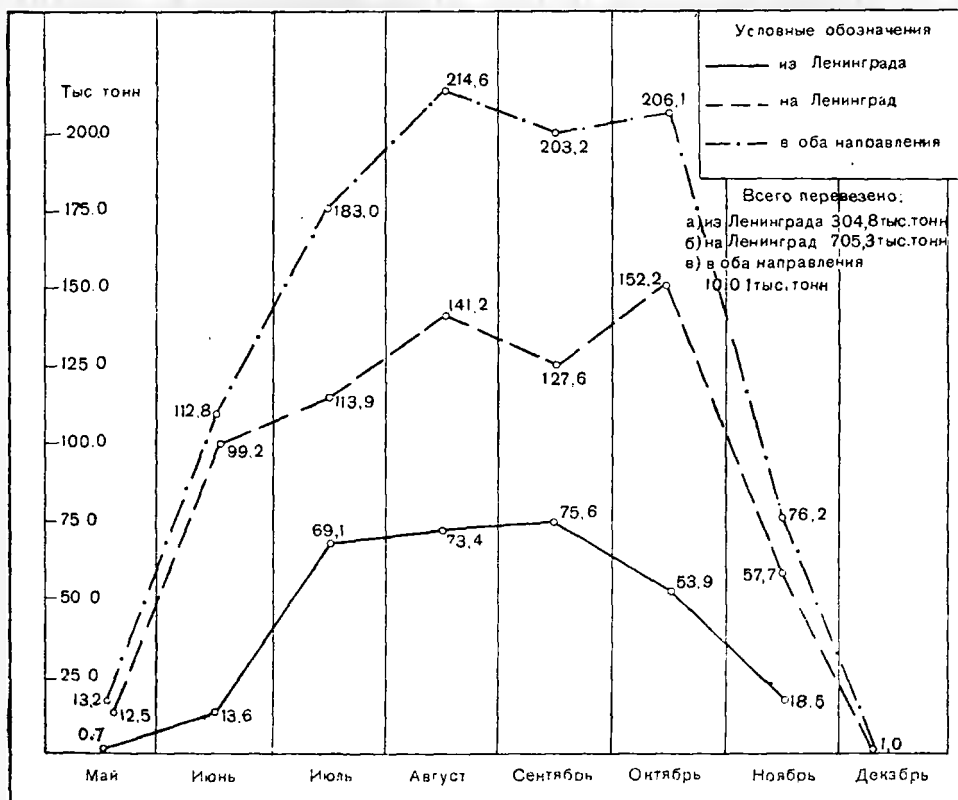


Рис. 9. График грузовых перевозок на Ладожском озере в навигацию 1942 г. (май—ноябрь)

Таблица 8

Выполнение грузовых перевозок в навигацию 1942 г. по месяцам (в тыс. т)

Месяцы	На Ленинград	Из Ленинграда	В обоих направлениях
Май	12,5	0,7	13,2
Июнь	99,2	13,6	112,8
Июль	113,9	69,1	183,0
Август	141,2	73,4	214,6
Сентябрь	127,6	75,6	203,2
Октябрь	152,2	53,9	206,1
Ноябрь	57,7	18,5	76,2
Декабрь	1,0	—	1,0
Всего	705,3	304,8	1010,1

¹ Архив МО, д. 2, по описи 33425сс, л. 122. Архив ИО ВМС, д. 12584, л. 94.

Состав и соотношение грузов, перевезенных на судах с восточного берега на западный

Наименование грузов	Количество тыс. т	% к общему весу
Продовольствие	352,3	50,0
Боеприпасы и вооружение	88,6	12,6
Уголь	108,7	15,4
Военно-техническое имущество и народно-хозяйственные грузы	34,0	4,8
Горюче-смазочные материалы	117,8	16,7
Прочие грузы	3,9	0,5
Всего	705,3	100,0

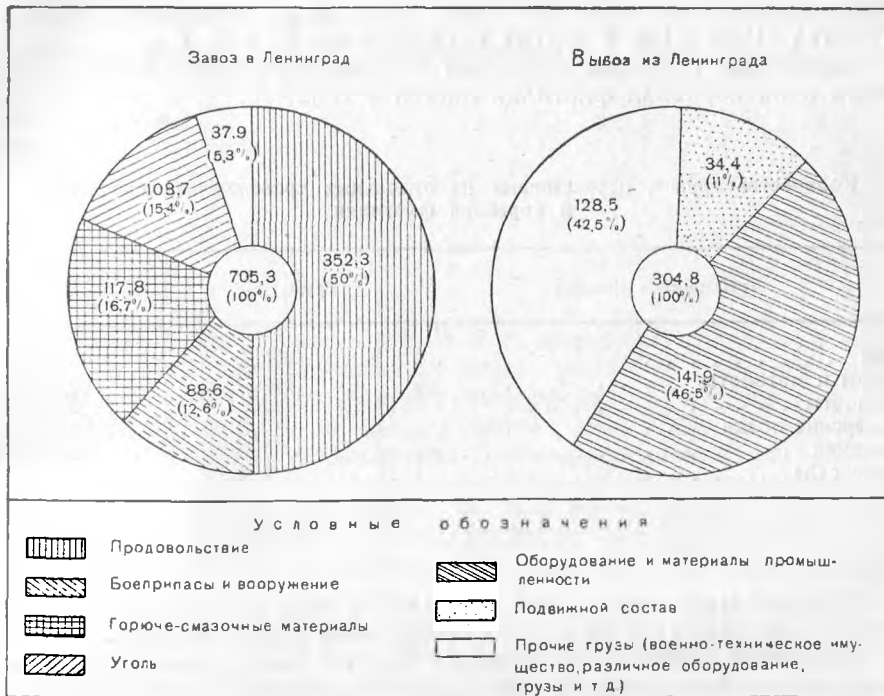


Рис. 10. Диаграмма состава грузооборота перевозок на Ладожском озере по видам продукции в навигацию 1942 г. (май—ноябрь) (в тыс. тонн).

Основная масса грузов, перевезенная с западного на восточное побережье, представляла промышленное оборудование. Эвакуация оборудования была одной из ответственных задач, возложенных Военным Советом на Ладожскую флотилию. За навигацию на судах флотилии было эвакуировано 113,0 тыс. т промышленного оборудования и 28,9 тыс. т заводских материалов.

Кроме эвакуации промышленного оборудования, постановлением Военного Совета Ленинградского фронта на флотилию была возложена дополнительная задача — перевозка железнодорожного подвижного состава Ленинградского узла. До окончания навигации из Осиновца в Кобону было перевезено на построенных баржах (паромах) 139 паровозов,

74 тендера и 1952 вагона и платформ. Одновременно с перевозками подвижного состава на паромов применялась буксировка железнодорожных нефтяных цистерн водой. За сентябрь — октябрь из Осиновца в Кабону было отбуксировано 75 цистерн. Общий вес переброшенного подвижного состава составил 34,4 тыс. т¹.

Применение барж в качестве паромов позволило не только перебросить железнодорожный состав из пределов Ленинградского железнодорожного узла вглубь страны, но и вывезти в вагонах, платформах и баржах 59,7 тыс. т различного оборудования, не производя сложных и трудоемких работ по перегрузке².

Для спуска нефтяных цистерн на воду на западном берегу был построен специальный слип. Другой слип для приема цистерн был построен на восточном берегу. Эти слипы, кроме спуска и приема цистерн, успешно использовались для спуска на воду катеров флотилии без кранов.

Помимо промышленного оборудования и железнодорожного подвижного состава, на восточный берег озера было перевезено различного имущества НКО, КБФ и других грузов свыше 65 тыс. т.

Выполнение грузовых перевозок отдельными видами транспортных средств и на кораблях флотилии дается в табл. 10.

Таблица-10

Количество грузов, перевезенных на отдельных транспортных средствах и кораблях флотилии

Транспортные средства	Грузы тыс. т	% от общего грузооборота
Баржи	868,1	86,0
Тендеры и мотоботы	101,3	10,1
Транспорты	22,5	2,2
Канонерские лодки	12,3	1,1
Тральщики	1,5	0,15
Прочие суда	4,4	0,45
Всего	1010,1	100,0

Основная масса грузов, как видно из приведенных данных, была перевезена на баржах и на мелких самоходных судах (96,1%).

Перевозки людей имели основной задачей эвакуацию гражданского населения из Ленинграда и обеспечение перебросок войск через озеро на Ленинградский фронт.

За период навигации из Ленинграда было эвакуировано 448 010 человек гражданского населения и перевезено 49 721 командированных военнослужащих и граждан. Кроме того, на транспорте в период с мая по ноябрь эвакуировано 41 866 раненых и больных. Всего, таким образом, было перевезено 539 597 человек.

С восточного берега на западный в основном перевозились пополнения для войск Ленинградского фронта и Краснознаменного Балтийского флота. С мая по декабрь транспортными средствами флотилии было перевезено 300 000 человек воинских пополнений и 10 000 легко раненых. Таким образом, общее количество людей, перевезенных через Ладожское озеро в обоих направлениях за период навигации, составляет 849 597 че-

¹ Архив МО, д. 2, по описи 33425сс, л. 151.

² Там же.

людей. Кроме того, уже после закрытия навигации с 13 декабря 1942 г. по 8 января 1943 г. в тяжелых ледовых условиях дополнительно было перевезено 38 803 человека воинских пополнений.

Максимум перевозок был в июле, когда проводилась массовая эвакуация гражданского населения из Ленинграда. Суточная норма перевозок доходила в этот период до 13 000 человек. Задача эвакуации населения была в основном осуществлена на малотоннажных судах (тендеры и мотоботы) по малой трассе. Перевоска войск через озеро производилась главным образом на транспортах флотилии.

Использование транспортных средств флотилии для перевозки людей характеризуется табл. 11.

Таблица 11

Использование транспортных средств для перевозки людей

Транспортные средства	Число перевезенных людей	% от общего количества
Транспорты	388,6	45,7
Тендеры и мотоботы	259,3	30,6
Пассажирские суда СЗРП	161,3	19,0
Тральщики	22,6	2,6
Канонерские лодки	17,8	2,1
Всего	849,6	100,0

Характерно, что в навигацию 1942 г. полностью отказались от использования барж для людских перевозок, учитывая уязвимость их от воздушных атак противника и неустойчивость при свежей погоде.

Нормы погрузки на суда по сравнению с 1941 г. были значительно увеличены. Если раньше канонерская лодка максимально брала 300 человек, а тральщик 80—100 человек, то теперь эти цифры соответственно возросли до 1000—1200 человек и до 150—200 человек. Также резко увеличились нормы погрузки на транспорты. Например, «Вильсанди», принимавший в 1941 г. на борт до 300 человек, в навигацию 1942 г. брал 500—700 человек, а детей — до 1000—2000.

Общие итоги выполнения перевозок показаны в табл. 12.

Перевозки через Ладожское озеро в 1942 г. имели исключительно важное значение для войск Ленинградского фронта, Краснознаменного Балтийского флота и населения города. Первые трудности в снабжении блокированного города были до известной степени преодолены зимой 1941/42 г., когда перевозки осуществлялись по ледовым трассам. Но окончательное решение проблемы питания блокированного города, фронта и Краснознаменного Балтийского флота было достигнуто в летнюю кампанию 1942 г. В этот период были созданы необходимые запасы продовольствия, боеприпасов, горючего и других грузов. Подвоз топлива обеспечил бесперебойную работу на нужды фронта промышленности и введение в строй целого ряда временно законсервированных предприятий. Перевозки продовольствия обеспечили создание необходимых запасов для населения города и фронта. Были созданы неснижаемые запасы, предназначенные для обеспечения Краснознаменного Балтийского флота, войск Приморской оперативной группы, гарнизонов островов и гражданского населения в районе Кронштадта — Ораниенбаума (г. Ломоносов).

Общий грузооборот и масштабы перевозок людей за период навигации 1942 г.¹

Направление перевозок и характер грузов	Вес перевезенных грузов в тыс. т	Люди в тыс. чел.
1. Из портов восточного берега на западный:		
Продовольствие, боеприпасы, горючее, военно-техническое имущество и другие грузы	705,3	
Лес в плотках	41,6	
Железнодорожные цистерны и платформы	8,7	
Воинские пополнения для фронта и КБФ		338,8 ²
Резвакуировано легко раненых		10,0
Итого	755,6	348,8
2. Из портов западного берега на восточный:		
Промышленное оборудование и материалы	141,9	
Подвижной железнодорожный состав и разные грузы	94,1	
Имущество НКО, КБФ и пр.	68,8	
Гражданское население		448,0
Больные и раненые		41,9
Прочие людские перевозки		49,7
Итого	304,8	539,6
Всего	1060,4	888,4

Характеристика работы портов. Основной задачей портов было обеспечение своевременной подачи судов под погрузку и выгрузку, прием и сдача грузов с соответствующим оформлением перевозочными документами, обеспечение судов топливом, укомплектование кадрами и т. д.

Погрузочно-разгрузочные работы возлагались на управление перевозок Ленинградского фронта, в распоряжение которого была передана часть работников СЗРП.

Работа отдельных портов по отправлению грузов и людей и пропускная способность портов характеризуется табл. 13 и 14.

Судооборот указанных в таблице портов за навигационный период составил свыше 21 700 судов. Эти суда порты приняли, обработали и отправили по назначению в основном вполне удовлетворительно. Крупным недостатком в обработке судов, особенно несамходных, являлась задержка их под погрузкой.

Общая продолжительность обработки судов в портах по отдельным операциям характеризуется следующими данными (табл. 15).

¹ Таблица составлена по материалам архива Министерства Обороны (д. 2, опись 33425сс, л. 152) и данным штаба Ладожской флотилии.

² В том числе 38,8 тыс. человек, перевезенных в декабре 1942 г. — январе 1943 г.

Работа портов Ладожского озера в навигацию 1942 г.¹

Порты	Отправление		Примечание
	грузов в тыс. т	людей в тыс. чел.	
Осиновец	245,0	261,7	В таблицу не включены грузы, отправленные из портов восточного побережья вплавь и в плотах, а также значительное число людей, отправленных в декабре 1942 г. — январе 1943 г.
Малокаботажная гавань	59,8	277,9	
Кабона	473,0	310,0	
Гостинополе	232,3	—	
Всего	1010,1	849,6	

Таблица 14

Пропускная способность портов Ладожского озера в навигацию 1942 г.²

Характеристика пропускной способности	Порты западного побережья					Порты восточного побережья				
	Осиновец	Новая Гавань	Бухта Гольсманна	Морье	итого	Кабона	Новая Ладога	Гостинополе	итого	всего
Количество одновременно обрабатываемых судов	8	1	4	6	19	10	3	10	23	42
Суточная пропускная способность всего причального фронта (т)	4400	700	2330	4250	11680	7300	2190	10380	19870	31550
Суточная пропускная способность на одно судно (т)	1698	700	1730	2125	6253	3650	2190	8130	13970	20223
Часовая пропускная способность всего причального фронта (т)	183	29	97	178	487	150	90	431	671	1158
Часовая пропускная способность на одно судно (т)	71	29	72	89	261	75	90	338	503	764

Простои были особенно большими в Осиновце, где в ожидании погрузки иногда скоплялось до 15 и более судов.

При средней норме погрузки баржи в 6—8 часов некоторые из них простаивали сверх нормы до 20—30 и даже до 60 часов; простой тендеров под погрузкой достигал 8—12 часов, а под выгрузкой — 24—30 часов.

Соотношение элементов использования эксплуатационного времени несамоходными транспортными средствами (баржи) приводится в таблице 16.

¹ Архив ИО ВМС, д. 12313, л. 27. Архив Министерства Обороны, д. 2, по описи 33425сс, л. 161.

² По данным Отдела ВОСО КБФ. Архив ИО ВМС, д. 1275, л. 68—69.

Таблица 15

Анализ хода погрузочно-разгрузочных работ по количеству затраченного времени¹

Элементы работ	Полагалось по норме	Затрачено фактически	Превышение нормы		Примечание	
	в часах		в часах	в %		
Ожидание погрузки	17 664	20 544	37 574	212,6	Кроме того, было затрачено: а) из-за штормов и ледовых условий — 25 563 часа б) на ремонт из-за аварий, по другим причинам 15 512 часов	
Погрузка		34 694				
Ожидание выгрузки	23 214	34 315	56 639	243,9		
Выгрузка		45 538				
Итого на погрузку и разгрузку	40 878	135 091	94 213	230,4		Всего: 41 075 часов
Ожидание на рейдах (сбор, формирование, ожидание отправки)	20 997	30 991	9 994	47,5		
Всего	61 875	166 082	104 207	168,4		

Таблица 16

Соотношение элементов использования эксплуатационного времени транспортными средствами (баржами) в навигацию 1942 г.²

Элементы эксплуатационного времени	В % к эксплуатационному времени
1. Элементы, зависящие от работы самих транспортных средств и навигационных условий:	
находились в пути с грузом	10,0
то же, порожняком	6,4
находились на рейдах	10,0
то же, в ремонте	6,7
простои из-за штормов	4,7
Итого	37,8
2. Элементы, зависящие от портовой переработки грузов:	
ожидание погрузки-выгрузки	24,0
находились под погрузкой-выгрузкой	38,2
Итого	62,2
Всего	100,0

¹ Архив ИО ВМС, д. 12313, л. 29—30.² Архив МО, д. 2, по описи 33425сс, л. 159.

Таблица 16 наглядно показывает, насколько эксплуатация транспортных средств зависела от портовой переработки грузов.

Следует вместе с этим отметить, что на работе портов отражались тяжелые условия, созданные систематическим воздействием противника. Погрузочно-разгрузочные работы приходилось проводить при полной светомаскировке, что повышало время пребывания судов на рейдах. Сказывались также и тяжелые навигационные условия. Условия навигации в 1942 г. на Ладожском озере в общем были неблагоприятными для плавания судов, особенно для судов малого водоизмещения. Движение часто нарушалось штормовой погодой. Нередко из-за штормовой погоды невозможно было производить погрузочно-разгрузочные работы. Число дней с ветрами в 5 и выше баллов составило в районе порта Осиновец 27,6%, а в районе порта Кабона — 33,7%. В сентябре число штормовых дней в этих районах увеличилось и составляло соответственно 36,6% и 56,1⁰/. В мирное время плавание в такие дни, как правило, не разрешалось, но в навигацию 1942 г. полностью прекращать плавание в эти дни было невозможно.

Прикрытие перевозок с воздуха. Авиация противника затрудняла перевозки, нанося удары по малой трассе и ее конечным пунктам.

Первый массированный налет 65 бомбардировщиков и 24 истребителей противника на Осиновец и Кабону был произведен 28 мая. В результате были повреждены канонерская лодка «Бира» и пирсы в Леднево; зенитная артиллерия сбила шесть самолетов. 29 мая на Осиновец и Кабону был произведен повторный налет 22 бомбардировщиков и 12 истребителей. В Осиновце были повреждены паровая шаланда «Знаменка» и землесос «Эзель», в Леднево — пирс. Зенитная артиллерия сбила шесть самолетов.

В дальнейшем противник наносил удары небольшими группами и одиночными самолетами по портам и кораблям на переходе.

За время навигации авиация противника совершила по трассам и портовым объектам 4990 самолето-полетов, в том числе бомбардировочная авиация — 2717, истребительная и разведывательная авиация — 2273. Противник произвел 137 бомбардировок, в том числе 122 дневных и 15 ночных. Всего было сброшено 6370 бомб¹.

Несмотря на усиление воздушной угрозы, работы на трассах продолжались бесперебойно. Причиненные кораблям и транспортным средствам повреждения были полностью устранены в ходе навигации.

Для уменьшения помех от действий авиации противника в дни нечетной погоды движение на малой трассе производилось главным образом ночью. На большую трассу конвои выходили из баз в предвечернее время с расчетом придти к месту назначения на рассвете.

Прикрытие перевозок с воздуха обеих трасс, портов, а также моста через р. Сясь в районе Колчаново возлагалось на оперативную группу 61-й авиабригады ВВС КБФ, которая входила в состав особой истребительной группы ВВС 8-й армии.

Прикрытие трасс и портов с воздуха было недостаточным из-за сравнительно небольшого состава выделенной истребительной авиации, в среднем от 30 до 40 самолетов, в то время как для надежного прикрытия требовалось около 80 истребителей. Поэтому прикрытие конвоев и портов осуществлялось в основном способом дежурства самолетов на аэродромах в Новой Ладоге и в Выставе в готовности к вылету по вызову и периодическим патрулированием. В Кабоне, Новой Ладоге, Вы-

¹ Архив МО, д. 2, по описи 33425сс, л. 114.

ставе и на островах Зеленцы были созданы посты наведения истребительной авиации.

С 1 мая по 1 декабря истребители оперативной группы произвели 1916 самолето-вылетов. В воздушных боях было сбито 23 и повреждено восемь неприятельских самолетов.

Всего же за период навигации совместными действиями авиации и зенитной артиллерии сбито 160 самолетов противника, из них два самолета сбил экипаж одной из барж, имевшей зенитные пулеметы¹.

Существенным недостатком в организации прикрытия конвоев от ударов авиации было тройное подчинение оперативной группы 61-й авиабригады: прямое — командующему ВВС КБФ, оперативное — командующему ВВС 8-й армии и командующему флотилией.

1916 самолето-вылетов, произведенных для прикрытия перевозок, составили 46,7% от общего количества (4097 самолето-вылетов), сделанных оперативной группой за летнюю кампанию 1942 г. Остальные 2181 самолето-вылет были затрачены на сопровождение транспортной авиации, штурмовые действия и выполнение других заданий, не связанных непосредственно с обеспечением перевозок. Таким образом, даже при имевшемся составе истребительной авиации прикрытия перевозок могло осуществляться более надежно, если бы самолеты использовать исключительно для выполнения своей основной задачи.

Надводные силы противника не смогли помешать нашим перевозкам, хотя его катера эпизодически появлялись в районе большой трассы, преимущественно на участке банка Сев. Головешка — о. Сухо.

Впервые два катера были обнаружены на большой трассе в ночь на 28 августа и обстреляны огнем канонерской лодки «Шексна».

В дальнейшем появление катеров в районе судоходных трасс участилось. 29 сентября канонерская лодка «Лахта», сопровождавшая суда на переходе, обстреляла артиллерийским огнем три катера противника в районе банки Сев. Головешка. Катера выходили в этот район для постановки минного заграждения. В ночь на 1 октября к северу от банки Стрелковой произошел бой кораблей конвоя и наших дозорных катеров с катерами противника. Бой окончился безрезультатно.

Придавая большое значение обеспечению перевозок, Верховное Главнокомандование направило для действий на Ладожском озере авиагруппу Ставки с задачей разведки и уничтожения кораблей противника в озере и в базах. Авиагруппа нанесла ряд бомбардировочных ударов по базам противника на Ладожском озере, после чего была переброшена на другой участок фронта².

За все время выполнения перевозок потери и повреждения от действий авиации противника и штормов составили 55 судов, из них 15 самоходных и 40 несамоходных. Из этого числа от действий авиации погибло и было повреждено 12 самоходных и 9 несамоходных судов, а от штормов — 3 самоходных и 31 несамоходное судно.

Потери в грузах были невелики и составили 0,32% от общего грузооборота.

Несмотря на воздушную угрозу, личный состав флотилии и СЗРП, занятый в перевозках, непрерывно увеличивал завоз грузов для нужд Ленинграда и фронта. В октябре произошло относительно большое число потерь в судовом составе, но в то же время и наибольшее количество грузов было доставлено в Ленинград.

¹ Архив МО, д. 2, по описи 33423сс, л. 114.

² Архив ИО ВМС, д. 11883, л. 21.

Партийно-политическая работа по обеспечению перевозок. Огромную роль в обеспечении перевозок сыграла систематическая и действенная партийно-политическая работа среди личного состава кораблей и частей флотилии. Мобилизация личного состава на выполнение этой важнейшей задачи являлась основной целью партийно-политической работы флотилии.

Всей партийной и политической работой руководил политотдел флотилии, опираясь на многочисленный коллектив коммунистов и комсомольцев, которые показывали примеры мужества, беззаветной преданности Родине, неуклонного выполнения воинского долга.

Партийно-политическая работа, проводившаяся в форме устной, печатной и наглядной пропаганды и агитации, была направлена:

— на разъяснение политики Коммунистической партии и Советского правительства, на мобилизацию личного состава на выполнение приказов Верховного Главнокомандования в боях с врагом;

— на привитие матросам, старшинам и офицерам чувства ненависти к немецко-фашистским захватчикам и горячей любви к своей Родине;

— на разъяснение личному составу значения перевозок для защиты Ленинграда;

— на распространение передового опыта матросов, старшин и офицеров в проведении перевозок.

Возглавляя всю партийно-политическую работу по обеспечению перевозок, политотдел флотилии целеустремлял каждую из этих форм на воспитание у личного состава чувства долга перед героическими защитниками Ленинграда и всей Родиной.

Первомайский приказ Народного Комиссара Обороны И. В. Сталина, отметивший большие успехи Советской Армии в освобождении советской земли от немецко-фашистских захватчиков, глубоко взволновал весь личный состав флотилии. Разъясняя этот приказ и задачи, поставленные в нем Советской Армии и Флоту, политотдел увязал их с задачами, поставленными флотилии Государственным Комитетом Обороны. В результате этого матросы, старшины и офицеры особенно настойчиво совершенствовали свою боевую выучку, готовились к успешному выполнению перевозок грузов для Ленинграда и фронта.

Большую работу по мобилизации личного состава на выполнение и перевыполнение заданий по перевозкам, по воспитанию у матросов, старшин и офицеров стойкости в бою проделала газета «За Родину».

В постоянном разделе «Герои Ладogi» газета показывала матросов, старшин и офицеров, отличившихся на перевозках и в боях.

Отдельные номера газеты показывали боевой опыт передовых кораблей. В наиболее напряженный период перевозок в Морье ежедневно выпускался бюллетень «Боевая трасса». Бюллетень остро отмечал недостатки в перевозках, показывал успехи личного состава судов. Эти же вопросы широко освещались в стенгазетах и боевых листках.

Среди наглядной агитации широкое распространение на кораблях по инициативе матросов флотилии получили лозунги, плакаты, патриотические призывы, выпускаемые в связи с отдельными боевыми действиями. Их целью было — показать передовых людей, поднять в каждом матросе и офицере патриотизм и славу корабля. Такая наглядная агитация, быстро реагирующая на все события, оказывала большое влияние на личный состав.

Целеустремленная партийно-политическая работа обеспечила высокое политико-моральное состояние личного состава и авангардную роль

коммунистов, повысила их авторитет среди беспартийных, усилила стремление к вступлению в партию. Характерно, что наибольшее число заявлений о вступлении в партию подавалось в период наиболее напряженной работы по перевозкам и схваток с врагом.

Некоторые партийные организации за навигацию 1942 г. выросли в 2—3 раза за счет лучших матросов и офицеров, проверенных в боях. О высоком политико-моральном состоянии личного состава и его решимости идти на любые жертвы ради выполнения поставленной задачи свидетельствуют факты массового героизма матросов и офицеров.

Оценивая выполнение и итоги перевозок в навигацию 1942 г., можно сделать следующие выводы:

1. Флотилия приступила к перевозкам, имея положительный опыт навигации 1941 г. По сравнению с предыдущим годом количество транспортных средств было значительно увеличено, расширена система портов, а организация перевозок приняла более четкие формы.

2. Принятая система конвоирования на большой трассе в условиях, когда противник не смог надводными силами оказать противодействие нашим перевозкам, себя оправдала. При большей активности этих сил необходимо было бы усилить состав конвоев и отказаться от использования кораблей охранения для буксировки барж.

3. Противодействие перевозкам противник оказывал в основном бомбардировками судов с воздуха на переходе и в портах, преимущественно на малой трассе. Прикрытие перевозок истребительной авиацией полностью не обеспечивалось вследствие ограниченной численности самолетов-истребителей и недостаточной четкости их использования.

4. В целом флотилия успешно решила поставленную Государственным Комитетом Обороны задачу — обеспечение перевозок. Личный состав настойчиво боролся за ее выполнение, несмотря на противодействие авиации противника и сложность плавания в условиях штормовых погод.

В результате объем перевозок на Ленинград через озеро в кампанию 1942 г. больше чем вдвое превысил объем перевозок по ледовым трассам зимой 1941/42 г. Это дало возможность создать необходимые запасы продовольствия, обеспечить бесперебойную работу промышленности Ленинграда и ввести в строй ряд временно законсервированных производственных предприятий.

Ленинградский фронт и Краснознаменный Балтийский флот, благодаря бесперебойному снабжению всеми необходимыми видами питания укрепили оборону города и получили возможность подготовиться к активным наступательным действиям.

ПРОТИВОМИННАЯ ОБОРОНА В ЛЕТНЮЮ КАМПАНИЮ 1942 г.

Неоднократное появление катеров противника в районе наших судовых трасс и несколько случаев сбрасывания с неприятельских самолетов неизвестных предметов в воду вызвали у командования флотилии опасение, что противник ставит мины на фарватерах.

Для борьбы с минной угрозой, помимо траления вдоль обеих трасс, были выставлены 34 пловучих поста противоминного наблюдения (ПМН); такие же 12 постов были развернуты и на побережье. Районы, в которых предполагались мины, объявлялись опасными и закрывались для плавания. Прокладывались обходные фарватеры (например, в сентябре линия большой трассы была несколько смещена к северу).

В летнюю кампанию 1942 г. флотилия вступила, не имея большого опыта в тральных действиях. В апреле был составлен план траления, предусматривавший траление фарватеров на обеих трассах, подходов к Свирской губе и опасных в минном отношении районов. Кроме того, были разработаны Наставление по тралению и Инструкция поста́м противоминного наблюдения.

К началу летней кампании 1942 г. флотилия имела в своем составе 6-й дивизион тральщиков — 10 тральщиков типа «Ижорец» — № 37, 63, 65, 81, 82, 100, 126, 127, 175, 176 и «УК-4» и группу катеров-тральщиков — «Коммунист», «Комсомолец», «Р-41», «Р-44» и «ОВР-36». В тралении принимали участие семь тральщиков типа «Ижорец», так как остальные в течение кампании были заняты перевозками и выполнением других заданий.

Во втором полугодии в состав флотилии вошли два катера-тральщика № 38 и 95, девять тральщиков, приспособленных для неконтактного траления, — ТЩ № 16, 34, 35, Л-19, Л-20, КМ № 93, 105, 112 и 121 и две тралбаржи № 82 и «БТ-64». В связи с этим вместо группы катеров-тральщиков были созданы 1-й и 2-й дивизионы катеров-тральщиков, вошедшие как и 6-й дивизион в состав ОВР главной базы.

Тральные действия в 1942 г. сводились в основном к разведывательному тралению. Недостаток в тральщиках заставил применять способ простого обследования. Для точности галсов и устранения возможных пропусков при плохой видимости тральщики выставляли тральные вехи. Гидрографическо-навигационное обеспечение тральных действий достигалось существовавшей системой оборудования, дававшей полную возможность определения места по пеленгам.

Всего за кампанию было сделано 10 выходов на траление, данные по которым сведены в отдельную таблицу (приложение 3), а районы траления указаны на обзорной карте (рис. 11).

Точных данных о постановке противником мин командование флотилии не имело. Предполагалось, что, пользуясь отсутствием достаточно плотной и непрерывной системы наблюдения, отдельные катера и самолеты противника ставят банки в районах обеих трасс и на других участках театра. Такое предположение подкреплялось неоднократным появлением неприятельских катеров и самолетов вблизи наших сообщений, главным образом в ночное время. Кроме того, днем 30 сентября в расстоянии 20—30 м от борта дозорного катера МО № 209, шедшего в районе банки Стрелковой, произошел сильный подводный взрыв, что дало повод предположить наличие поставленных противником неконтактных мин. Поэтому появление катеров противника вблизи трасс принималось за постановку мин, а неразрывавшиеся при сбрасывании в воду с самолетов предметы принимались за мины.

Следует отметить, что, имея возможность вести только ограниченное противоминное наблюдение, командование правильно оценивало действия противника и считало возможным минные постановки. В действительности, как об этом свидетельствуют документы, противник в ночь с 26 на 27 сентября поставил 12 неконтактных мин в районе банки Стрелковой. Вторично финны пытались поставить минные заграждения в районе банки Сев. Головешка, но были обнаружены и отогнаны огнем канонерской лодки «Лахта». Потерь от мин, поставленных противником, не было.

Траление имело цель — обнаружение главным образом якорных мин. Недостаток в тральщиках для неконтактного траления заставлял производить траление неконтактных мин только на подходах к базам. Все выходы на траление производились в светлое время суток и при

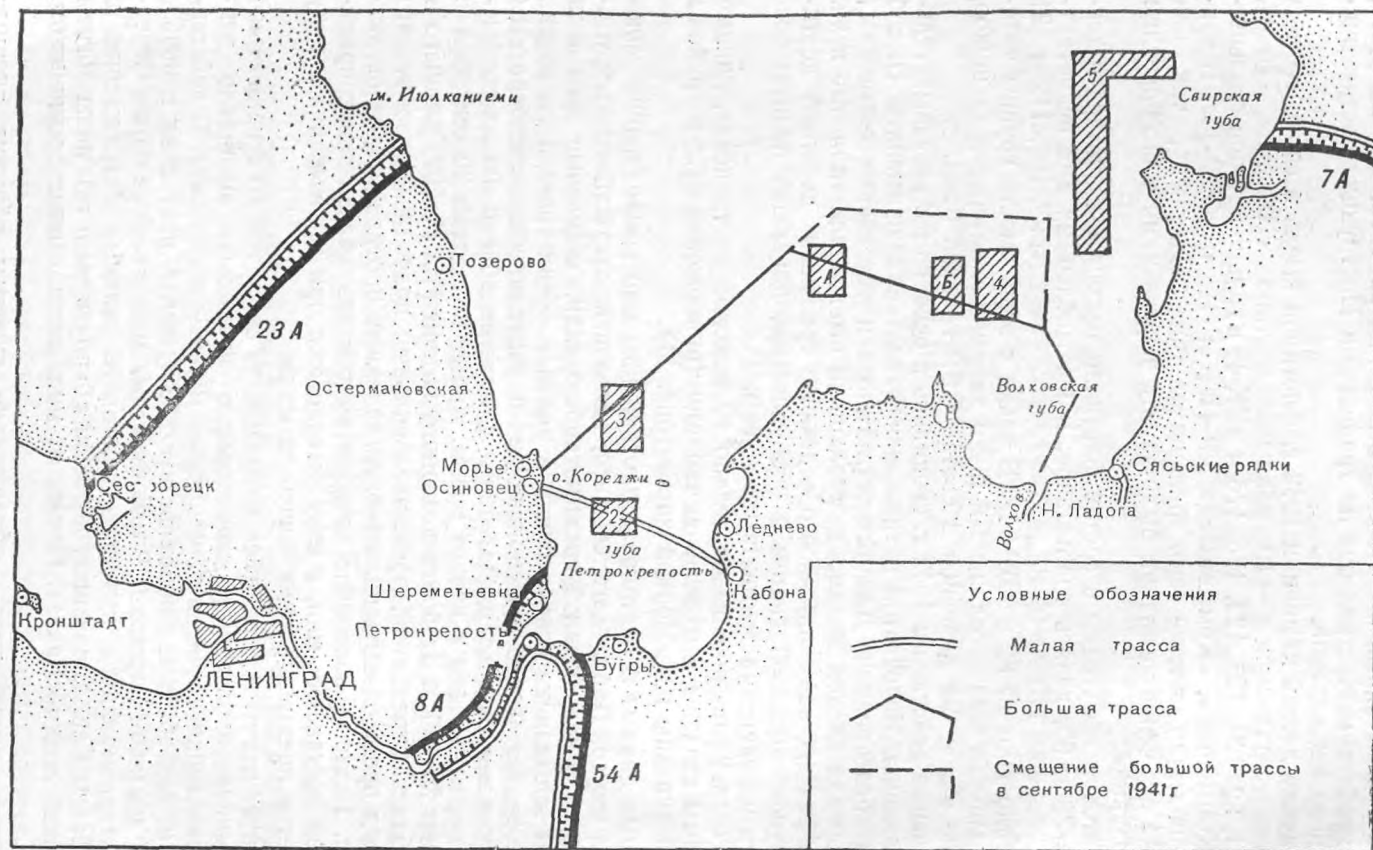


Рис. 11. Обзорная карта Ладожского озера с фарватерами, опасными для плавания районами и трассами перевозок в летнюю кампанию 1942 г.

благоприятных метеорологических условиях. Мин при тралении обнаружено не было.

Помимо траления, для борьбы с неконтактными минами в отдельных случаях применялось глубинное бомбометание, особенно широко в конце кампании. Бомбы сбрасывали в тех случаях, когда посты ПМН давали точные места падения с самолетов противника подозрительных предметов. Бомбометание охватывало площадь круга радиусом в 500—600 м, на что затрачивалось 72 бомбы. Всего за кампанию для этой цели было израсходовано 472 глубинные бомбы «М-1».

ОРГАНИЗАЦИЯ РАЗВЕДКИ НА ТЕАТРЕ 1942 г.

В 1941 г. разведка на театре по существу отсутствовала и штаб флотилии этим вопросом не занимался. Только в конце года при штабе было создано разведывательное отделение.

Разработанный штабом флотилии план разведки на 1942 г. ставил в качестве основных задач выявление намерений противника, системы его дозоров, сообщений, ПВО, береговой артиллерии, месторасположения прибрежных аэродромов и количество базировавшейся на них авиации, а также своевременное обнаружение минных постановок. Силами, с помощью которых предполагалось реализовать этот план, являлись — авиация, катера МО и разведывательные подразделения (группы).

С января до начала апреля была организована переброска отдельных групп разведчиков в Липки, Саунасари, Рантакюля, на о. Иголкансари и другие районы побережья, занятого противником. Разведчики добывали сведения, характеризовавшие систему обороны противника в этих районах.

Со вскрытием озера переброски групп разведчиков продолжались катерами МО. В июне были проведены две высадки разведывательных групп в районе о. Сало — Габаново и в районе Карку — Пограничные Кондуши. Катера в ходе высадки выявили наличие нескольких стационарных и полевых батарей на побережье и сигнально-наблюдательных постов.

С июля высадка разведывательных групп производилась с целью выявления состава, мест базирования и характера боевой деятельности легких надводных сил противника. По разведывательным данным, эти силы, базирясь на Лахденпохья, Сортавала и Саунасари, готовились к высадке десантов на наше побережье.

До 1 октября были произведены три высадки разведывательных групп.

Данные разведки содержали ценные сведения о режиме плавания катеров противника и системе его сообщений, выявили появление торпедных катеров и десантных судов противника на озере и их перебазирование из Лахденпохья в южные порты.

На основе данных, полученных от разведывательных групп, 25 августа наши катера МО захватили финский катер с двумя матросами, ценные документы и другие трофеи. Показания этих пленных дали материал о составе и организации надводных сил противника.

В целях воздушной разведки с 1 июля по 25 сентября было произведено 73 самолето-вылета, из них: на утреннюю разведку — 27 (37%), на дневную разведку — 23 (31,5%) и на вечернюю — 23 (31,5%). Из общего числа в июле было произведено 18 (24,6%) вылетов, в августе — 32 (43,9%) и в сентябре — 23 (31,5%) (рис. 12).

Недостаток воздушной разведки заключался в том, что она не была непрерывной. Так, например, в июле разведка не велась в течение

График -
 выполнения воздушной разведки
 на Ладожском озере за июль-сентябрь
 1942 года

За июль

Утренняя до 11 час	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31		
Дневная с 10 до 18 час																																	
Вечерняя с 18 час																																	

За август

Утренняя до 11 час	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31		
Дневная с 10 до 18 час																																	
Вечерняя с 18 час																																	

За сентябрь

Утренняя до 11 час	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31		
Дневная с 10 до 18 час																																	
Вечерняя с 18 час																																	

Условные обозначения



Вылеты на разведку

Рис. 12.

16 дней или были перерывы от 2 до 5 суток. В августе авиация не вылетала на разведку в течение 8 суток, интервалы между вылетами составляли от 1 до 2 суток. В сентябре вылеты на разведку не производились в течение 13 суток; интервалы между вылетами доходили от 1 до 6 суток.

В 4 квартале воздушную разведку эпизодически выполняла 26-я отдельная разведывательная эскадрилья ВВС КБФ. Задачи на разведку ставил штаб флотилии через РО штаба КБФ. С октября по декабрь было произведено 32 самолето-вылета, из них в декабре всего лишь один.

Таким образом, непрерывность наблюдения за театром при помощи основного и наиболее действительного средства разведки — авиации — не была достигнута. Основным обстоятельством, отрицательно сказавшимся на планомерном использовании авиации для разведки, было отсутствие непосредственно или оперативно подчиненной командованию флотилии разведывательной авиации.

Несмотря на указанные недостатки, воздушная разведка давала ценные сведения о базировании, составе надводных сил противника по системе ПВО, береговой артиллерии и озерных путях сообщения.

АКТИВНЫЕ ДЕЙСТВИЯ КОРАБЛЕЙ ФЛОТИЛИИ ПРОТИВ БАЗ И НА ПУТЯХ СООБЩЕНИЯ ПРОТИВНИКА

В 1941 г. после выхода противника к побережью Ладожского озера возникло опасение появления на озере его надводных сил. Однако до начала летней кампании 1942 г. противник активности на озере не проявлял, если не считать появления отдельных шюцкоровских катеров в районах Сортанлахти, Коневец и других пунктов западного побережья.

На озерных путях сообщения в 1941 г. и на ледовых трассах зимой 1941/42 г. противник действовал только авиацией.

Немецко-фашистское командование, пытавшееся бомбардировочными ударами авиации сорвать наши перевозки через Ладожское озеро летом и зимой 1941 г., просчиталось и вынуждено было к навигации 1942 г. значительно увеличить свои силы на озере. В докладе, составленном для генерального штаба финской армии, финское командование на Ладожском озере признало невозможность воспрепятствовать Ладожской флотилии осуществлять перевозки через озеро и обратилось за помощью к немцам.

Превосходство нашей флотилии на озере, несмотря на стесненные условия базирования, привело финское командование к выводу, что нападение на наши пути сообщения и корабли возможно только в том случае, если на Ладожском озере будут получены подходящие для этой цели суда¹.

В мае командующий финскими военно-морскими силами составил так называемый «Проект военно-морских сил об организации дела перемещения и дислокации прибывающих на Ладожское озеро немецких и итальянских сил флота»². Задачей этих сил являлся срыв наших перевозок через озеро. Несколько раньше был составлен план минирования Ладожского озера, предполагавший постановку мин на сообщениях Осиновец — Новая Ладога.

¹ Архив ИО ВМС, д. 17534, л. 20.

² Там же, л. 44.

Одновременно гитлеровское командование приказало финнам всеми средствами препятствовать перевозкам через озеро, с целью лишить наши войска возможности получать подкрепления и улучшать продовольственное положение и тем самым повышать обороноспособность Ленинграда.

Со второй половины 1942 г. немцы морем до Финляндии, а затем по железной дороге начали перебрасывать на озеро катера и десантные суда из района Северного моря. Также было переброшено несколько итальянских торпедных катеров. Из этих сил был создан специальный отряд, укомплектованный немцами и получивший название «Отряд восточной переправы». В отряд входили десантные баржи типа А, Б, В, всего до 30 единиц, торпедные катера, десантные катера и большое количество вспомогательных судов.

Надводные силы противника к осени 1942 г. представляли реальную угрозу нашим озерным путям сообщения и высадки десанта на наше побережье. Тактико-технические данные надводных сил противника приведены в приложении 4.

Базы противника Саунасари, Сортанлахти, Кукиоки находились в непосредственной близости от наших путей сообщения. На побережье и островах была развернута береговая артиллерия и сеть постов СНиС.

В дополнение к средствам наблюдения и оповещения противник сторожевыми, торпедными катерами и катерами связи нес дозорную службу вдоль западного побережья от линии фронта до Саунасари, на подходах к Сортанлахти и о. Коневец, к востоку от маяка Табановаский и м. Мустаниеми, к югу от о. Маитсинсари, на подходах к Видлице и в районе о. Сало. В поддержке дозора находились береговые батареи и катера, базировавшиеся на Сортанлахти. Разведку противник вел главным образом авиацией и частично катерами, пытаясь выявить систему наших дозоров, путей сообщения и развертывания сил флотилии.

Командование флотилии, учитывая возможные активные действия надводных сил противника на наших путях сообщения, приняло ряд мер, направленных на обеспечение благоприятного оперативного режима на театре (усиление разведки, повышение боевой готовности частей, организация траления и системы противоминного наблюдения, усиление дозорной службы и т. д.). Кроме того, было принято решение активизировать действия флотилии у побережья противника, чтобы вызвать его легкие силы из баз и, пользуясь нашим превосходством, нанести им поражение.

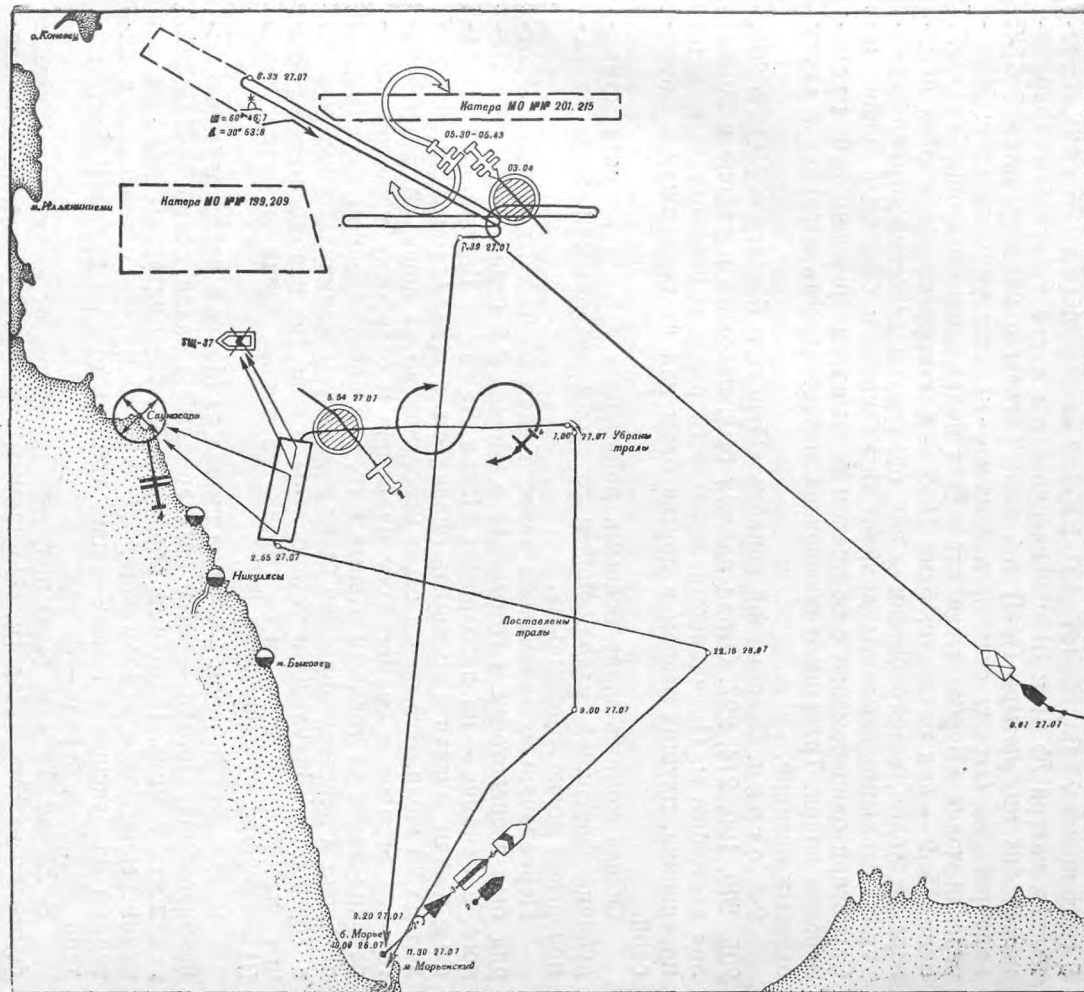
В этой обстановке флотилия провела ряд активных боевых действий: удар по базе Саунасари 26—27 июля, поиски на путях сообщения противника, высадка десантной группы на острове Ганге-Па 9—10 августа, поиск и бой у банки Суханевской 9 октября.

Удар по Саунасари. Наиболее удобными базами противника для действий против наших сообщений были Сортанлахти и Саунасари, подходы к которым, по имевшимся данным, прикрывались береговыми батареями, системой дозоров и, возможно, минными полями.

Командующим Краснознаменным Балтийским флотом флотилии была поставлена задача нанести удар по базе Саунасари с целью уничтожения находящихся там пловучих средств, перехвата легких сил противника на подходах к базе и подавления береговых батарей.

Силы, выделенные для выполнения этой задачи, были разделены на два отряда (рис. 13).

Рис. 13. Удар по базе Саунасари
26—27 июля 1942 г.



1-й отряд. Канонерские лодки «Селемджа», «Лахта», «Буря», 5 тральщиков № 63, 82, 127, 100, УК-4, 2 катера МО № 175 и 261, 2 торпедных катера № 61 и 81 и авиагруппа в составе десяти бомбардировщиков (из них четыре Пе-2) 8-й авиабригады и 24 истребителей 61-й авиабригады. Отряду ставилась задача — нанести удар по базе. Канонерская лодка «Буря» выделялась для подавления береговых батарей, один Пе-2 — для разведки, один Пе-2 — для корректировки огня канонерских лодок, а истребители — для прикрытия действий отряда с воздуха. Остальные самолеты должны были нанести бомбовый удар по Саунасари одновременно с обстрелом базы артиллерийским огнем канонерских лодок. Тральщики обеспечивали безопасность перехода к месту огневых позиций.

2-й отряд. сторожевой корабль «Пурга» и 6 катеров МО № 201, 205, 209, 199, 214, 227. Отряд должен был, находясь в районе в 20 милях восточнее м. Иллянииниemi, произвести поиск и перехват легких сил противника, идущих озером в другие базы или на поддержку в Саунасари.

Общее командование боевыми действиями принял на себя командующий флотилией, находившийся со своим походным штабом на канонерской лодке «Селемджа».

Первоначально намечалось нанести удар 23 июля, для чего 1-й отряд был сосредоточен в готовности в Морье, 2-й отряд — в Новой Ладоге, а авиация — на аэродромах Новая Ладога и Выстав. Однако частые дожди, низкая и сплошная облачность заставляли откладывать выход до 26 июля. Это время было использовано на дополнительную подготовку отрядов к совместному плаванию и отработку проводки канонерских лодок за тралом. Кроме того, для навигационного обеспечения перехода и действий кораблей были развернуты манипуляторные пункты в Тозерово и Никулясы и установлены в качестве вспомогательных точек наводки и ориентиров огонь на знаке Орли и куст вех в Ш = 60°26'35, Д = 30°52'45.

В 19 часов 26 июля 1-й отряд вышел из Морье в район огневого маневрирования. Погода — ветер юго-западный 3 балла, озеро 1—2 балла, видимость 7 миль. Походный порядок — однокильватерная колонна из канонерских лодок «Селемджа», «Лахта» и «Буря» с торпедными катерами на буксире, в голове — пять тральщиков, по правому борту катера МО. Ход отряда — 5 узл.

В 22 час. 15 мин. было получено донесение от начальника штаба флотилии из Новой Ладogi: «По данным авиации, в 17 час. 50 мин. юго-западнее Коневец до шести мелких катеров, в 17 час. 53 мин. в бухте Саунасари у причалов предположительно три баржи. Других пловучих средств в районе Саунасари не обнаружено. № 1922»¹.

Выйдя на чистую воду, тральщики поставили тралы; скорость отряда была уменьшена до 4 узл. К полуночи видимость начала ухудшаться, появилась дымка, погода сделалась пасмурной. В 0 час. 05 мин. 27 июля было получено новое донесение от начальника штаба флотилии: «В 22 часа 30 мин. выходит МО № 228 с данными фоторазведки в точку встречи Ш = 60°26'0, Д = 31°03'0, курс подхода 290°. № 2204»². В 22 час. 50 мин. 26 июля все корабли отряда были предупреждены о ночной встрече с катером МО. Однако встреча не состоялась. Катер МО отряда не нашел и возвратился в базу.

Вскоре после постановки тралов тральщики увеличили ход до 5 узл. и оторвались от отряда.

¹ Архив ИО ВМС, д. 21633, л. 7.

² Там же.

В 2 часа 55 мин. отряд подошел к Саунасари и лег на боевой курс. В 3 часа 16 мин. канонерские лодки «Селемджа» и «Лахта» открыли шквальный огонь по бухте с дистанции 70—73 каб. и вели его в течение часа. С 4 час. 18 мин. до 4 час. 30 мин. обстрел вела канонерская лодка «Бурея». Канонерские лодки вели огонь с застопоренными машинами, удерживаясь у сброшенных вешек. Стрельба производилась по площади; вспомогательными точками наводки служили огонь на знаке Орли и оконечность м. Велканиеми. Береговые батареи противника ответного огня не открывали. По плану обстрел базы должен был проводиться с корректировкой огня самолетом Пе-2, но плохая видимость, низкая облачность и дождь исключали возможность корректировки.

Канонерские лодки израсходовали 45—100-мм фугасных снарядов и 35 — 76,2-мм дистанционных гранат. Большинство падений не наблюдалось, часть снарядов легла в районе мола. Результаты обстрела базы остались неустановленными.

Окончив обстрел, отряд лег на курс отхода, на котором канонерская лодка «Селемджа» с дистанции 60 каб. выпустила 16 фугасных снарядов по стоявшему с 1940 г. на мели у банки Суханевской тральщику, на котором предполагался сигнально-наблюдательный пост противника. Наблюдение за падениями снарядов затруднялось вследствие плохой видимости.

В 5 час. 54 мин. вблизи отряда появились два самолета противника, которые безрезультатно обстреляли из пулеметов катер МО № 261. Наши самолеты прикрытия, появившиеся в 6 часов, сопровождали отряд до 7 часов. В 11 час. 30 мин. 1-й отряд возвратился в Морье.

Действия 2-го отряда развивались следующим образом. По прибытии в назначенный район катера МО № 201 и 205 отошли к северу на предел видимости сторожевого корабля «Пурга», а катера МО № 199 и 209 — к западу с задачей обнаружения и уничтожения катеров противника. Сторожевой корабль «Пурга», маневрируя переменными курсами, в 3 час. 04 мин. обнаружил одиночный самолет противника, сбросивший на него две бомбы. Из-за плохой видимости самолета огонь по нему не открывали. В 5 час. 45 мин. командир отряда по собственной инициативе решил произвести огневую разведку южной бухты о. Коневец двумя катерами МО с дистанции 25—30 каб. и одновременно обстрелять бухту сторожевым кораблем «Пурга» с дистанции 65—70 каб. Вскоре выяснилось, что из-за плохой видимости (дымка, мелкий дождь) обстрел невозможен, и от огневой разведки пришлось отказаться. В 7 час. 28 мин. после ухода 1-го отряда командир 2-го отряда получил приказание возвратиться в Морье, куда отряд прибыл в 9 час. 20 мин.

Действия авиации были ограничены плохими метеорологическими условиями и развивались не по намеченному плану. Вылетевшие в 2 часа 30 мин. на выполнение поставленных задач самолеты Пе-2 и истребители были вынуждены возвратиться на аэродром. В 3 час. 20 мин. самолеты-бомбардировщики бомбардировали о. Коневец и район Саунасари. Результаты удара из-за плохой видимости не были установлены.

Высадка диверсионной группы на о. Ганге-Па 9—10 августа 1942 г. Остров Ганге-Па, расположенный в непосредственной близости (3 мили) от о. Валаам, расценивался командованием флотилии как один из пунктов, контролировавших подходы к базам противника в северо-западной части озера. Предполагалось, что на острове имеется пост манипуляторной службы, артиллерийско-наблюдательный пост для корректировки огня батарей островов Валаам и Воссинансари или сигнально-наблюдательный пост.

Задачами высадки на о. Ганге-Па были демонстративные действия отряда для вызова и уничтожения кораблей противника, уточнение данных разведки, уничтожение оборудования и сооружений на острове, за исключением башни.

Для решения этих задач были выделены отряд кораблей в составе сторожевого корабля «Пурга» и восьми катеров МО № 175, 199, 201, 205, 206, 209, 213 и 215, диверсионная группа из 22 бойцов и офицеров ОВР главной базы, 18 самолетов 61-й авиационной бригады для прикрытия отряда с воздуха на обратном переходе.

В период подготовки группа провела ряд тренировок по ведению сухопутного боя и две тренировочные высадки в условиях, приближенных к действительности. Штаб флотилии разработал боевой приказ, плановую таблицу, наставление, походные ордера, указания по связи и другие документы.

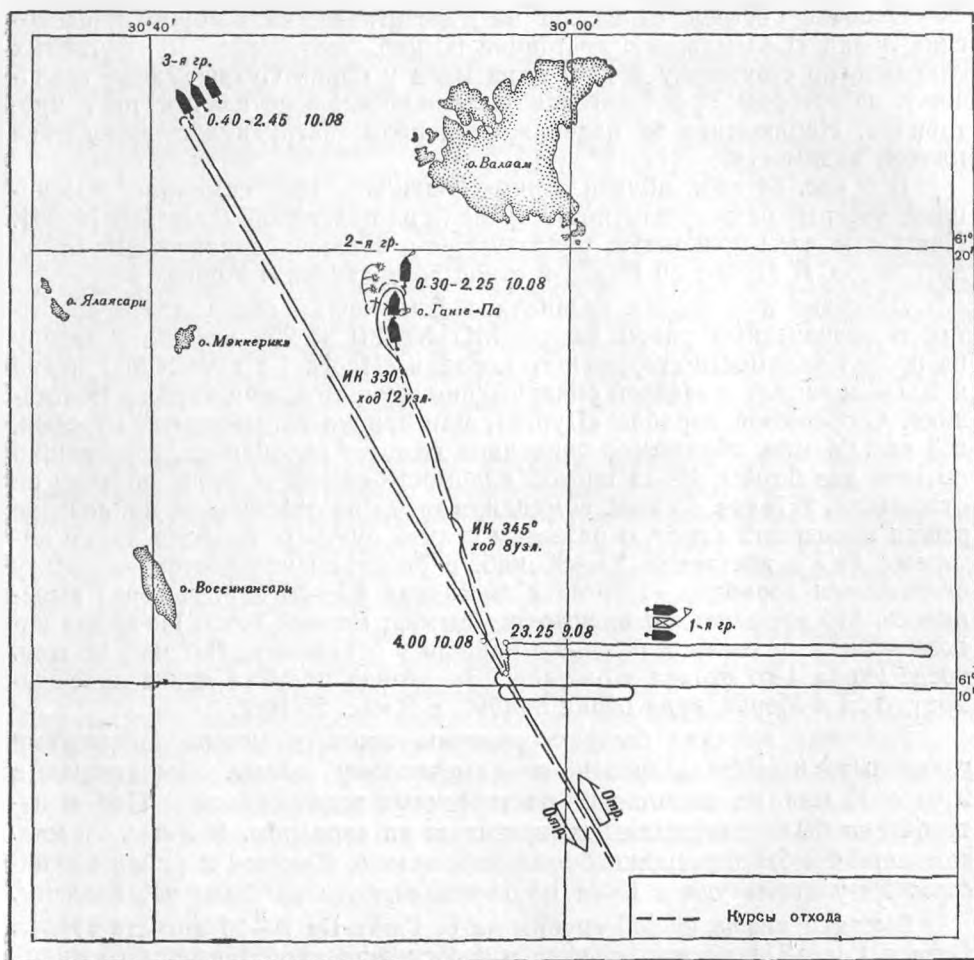


Рис. 14. Высадка диверсионной группы на Ганге-Па 9—10 августа 1942 г.

Выход отряда состоялся в 19 ч. 30 мин. 9 августа. В 23 час. 25 мин. отряд пришел в точку разворачивания в 10 милях от о. Валаам и разделился на три группы (рис. 14).

1-я группа в составе сторожевого корабля «Пурга» и катеров МО № 175 и 215 имела задачу наблюдать за обстановкой, маневрируя курсами 90—270° с длиной каждого галса в 10 миль.

2-я группа в составе катеров МО № 206, на который перешло командование отряда, № 209 и 213 с диверсионной группой и шлюпками на буксире в 23 час. 50 мин. начала движение к острову.

3-я группа в составе катеров МО № 199, 201 и 205 вышла в район в 5 милях к западу от о. Валаам с задачей прикрытия высадки с западного и северо-западного направлений.

В 0 час. 30 мин. 10 августа при подходе к острову группа была высажена с катеров на шлюпки и начала движение к берегу. Высадка группы на остров была произведена в течение 5 минут.

Противника на острове обнаружено не было. Уничтожив механизм в маячной башне, группа в 2 час. 15 мин. произвела обратную посадку на шлюпки, а в 2 час. 25 мин. начался отход от острова на катерах.

Прикрытие с воздуха перехода отряда в базу осуществлялось последовательно четырьмя группами самолетов-истребителей 61-й авиационной бригады.

Высадка на о. Ганге-Па не достигла своей основной цели, так как предположения об использовании противником острова оказались ошибочными. Высадка носила характер кратковременного диверсионного действия и протекала без всяких помех со стороны противника. В целом она была выполнена достаточно скрытно и планомерно. Вместе с тем эта высадка дала тренировку катерам МО в совместном плавании ночью на значительном удалении от своих баз и была первым выходом в летнюю кампанию 1942 г. с проникновением в глубину обороняемой зоны противника.

Действия на путях сообщения противника имели основной задачей поиск и уничтожение отдельных катеров и судов на переходе и вблизи баз. Поиск выполнялся катерами МО, действовавшими группами по два-три катера. За летнюю кампанию 1942 г. было произведено четыре поиска.

Первый поиск проводился с 14 по 21 августа двумя группами катеров. Три катера МО № 206, 215 и 228 действовали в западной и северо-западной частях озера и два катера МО N 205 и 213 — у восточного побережья.

Ночью катера находились в «засаде» вблизи побережья, занятого противником: 1-я группа — в районе м. Куркиниemi — о. Хейнесинма, у входа в Якимварский залив, у Приозерска и между о. Коневец и Саунасари; 2-я группа — на подходах к о. Лункулансари, у о. Парго и близ бухты Андрусова, где оставались в течение 3—5 часов с приглушенными моторами. С рассветом катера отходили на дневные позиции в среднюю часть озера, ложась в дрейф до наступления темноты.

За время поиска катера 1-й группы не обнаружили противника, хотя неоднократно слышали ночью шумы моторов. Катера 2-й группы ночью 17 августа обнаружили и обстреляли буксир и лайбу в 4 милях к югу от о. Лункулансари. В результате прямых попаданий буксир загорелся и выбросился на камни. Лайба была захвачена и после изъятия находившихся на ней документов взорвана. Катера были безрезультатно обстреляны береговыми батареями из районов Карку, Ристиниеми, Пограничные Кондуши и Видлица.

Второй поиск проводился в ночь с 19 по 20 августа по приказанию командующего Краснознаменным Балтийским флотом для обнаружения и уничтожения пловучих средств противника в районе о. Коневец — банка Суханевская. В поиск были выделены сторожевой

корабль «Пурга» и катера МО № 175 и 262. Несмотря на то что участок побережья от о. Коневец до м. Ярисивиниemi был надежно просмотрен, надводных сил противника обнаружить не удалось.

Третий поиск был произведен 24—25 августа катерами МО № 215, 213 и 206 с одновременным снятием двух разведчиков, высаженных на о. Верккосари. Наблюдая с острова, разведчики выявили систематическое движение катеров противника между островами Воссинансари и Хейнесинма. В связи с этим было решено, замаскировав катера ветвями, деревьями и маскировочными сетями у берега о. Верккосари и выставив на острове наблюдательный пункт, продолжать наблюдение за режимом плавания катеров противника.

В 15 час. 48 мин. 25 августа к западу от острова был обнаружен катер противника, шедший курсом 180° со скоростью 8—9 узл. Катера МО № 206 и 213 пошли на пересечку курса неприятельского катера, отрезав его от побережья. Катер оказался финским и был вскоре взят в плен с двумя матросами, находившимися на нем. Действия наших катеров в этом поиске, несмотря на то что они происходили днем в зоне обстрела батарей противника, были неожиданными для него. Ни одна батарея не успела открыть огонь, а, по показаниям пленных, они приняли наши катера за немецкие. От пленных были получены ценные сведения о составе сил противника на озере, пунктах базирования, системе озерных сообщений, расположении береговых батарей и сигнально-наблюдательных постов.

Четвертый поиск проводился с 28 августа по 1 сентября катерами МО № 201, 213 и 215. Было решено вторично использовать о. Верккосари в качестве пункта «засады» для действий против катеров противника. По приходе к острову катера встали у берега, замаскировавшись сетями и зеленью; на берегу был выставлен наблюдательный пост. Днем 31 августа наблюдением было отмечено движение с юга к Приозерску вдоль побережья 11 десантных судов и катеров противника; два торпедных катера и пять мелких катеров, скрывшихся в шхерах между мысами Халькониemi и Херенотсаниemi; два буксира с баржами у Приозерска и движение отдельных катеров в районе о. Хейнесинма.

В 10 час. 25 мин. 1 сентября на юго-западе в расстоянии 8 миль от острова был обнаружен торпедный катер противника, шедший курсом 0° со скоростью 30—35 узл. Катера МО № 201 и 215, сблизившись с торпедным катером в 10 час. 32 мин., открыли по нему огонь. От прямых попаданий торпедный катер взорвался и затонул. В это же время наши катера были атакованы двумя самолетами и обстреляны береговыми батареями с м. Куркиниemi, из района Приозерска и с о. Хейнесинма.

Противник обнаружил, что наши катера использовали о. Верккосари для «засады», и вскоре перенес огонь по нему. Одновременно остров был обстрелян пулеметным огнем с пяти неприятельских самолетов. Наблюдательный пост и оставшихся людей пришлось снять с берега, а поиск прекратить. На обратном переходе в Новую Ладогу катера подвергались неоднократным атакам самолетов противника. Огнем зенитной артиллерии наших катеров был сбит один самолет противника.

Поиск и бой у банки Суханевской 9 октября 1942 г. 4 октября командир Осиновецкой военно-морской базы получил директиву командующего флотилией, в которой указывалось, что противник за последние дни начал активные действия на наших озерных путях сообщения сторожевыми и, предположительно, торпедными катерами. Для набегов на

Вклейка № 3 к книге «Боевая деятельность Ладужской флотилии в Великой Отечественной войне (1941—1944 гг.)», Воениздат, 1954 г.

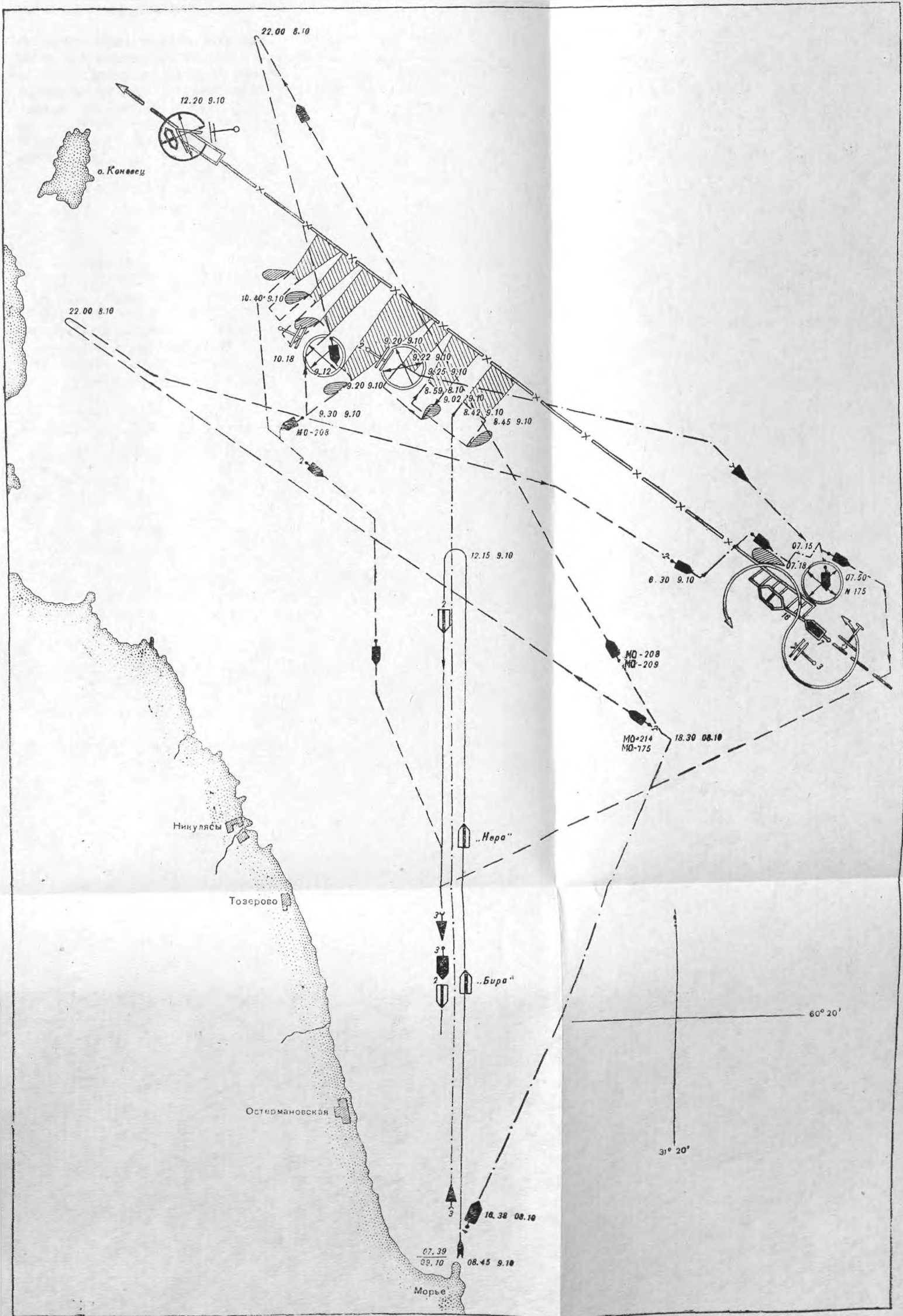


Рис. 15. Бой у банки Суханевской 9 октября 1942 г.

наши пути сообщения противник использовал базы Саунасари, Сортанлахти и Приозерск. В связи с этим командующий флотилией приказал:

1. Выставить на темное время суток «засады» у Сортанлахти и Приозерска с задачей уничтожения выходящих из этих баз или идущих в эти базы катеров противника. При возможности должны быть взяты пленные.

2. Для выполнения задачи выделить четыре катера МО, в поддержке иметь три торпедных катера в базе Морье. Кроме того, в светлое время суток действия катеров должны поддерживать истребители 61-й авиабригады по вызову командиров групп катеров.

3. Катерам находиться в «засадах» с заглушенными моторами по два катера в группе. При бое с превосходящими силами противника группам поддерживать друг друга.

4. Засады установить:

1-й группе — в ночь с 6 на 7 октября и с 7 на 8 октября в точке Ш = 60°46'0, Д = 30°36',5¹;

2-й группе — в ночь с 6 на 7 октября в точке Ш = 60°56'0, Д = 30°30'4²; в ночь с 6 на 8 октября в точке Ш = 61°03'6, Д = 30°15'0³.

Группе, находящейся южнее о. Коневец, на день отходить в точку Ш = 60°30'0, Д = 31°20'0; группе, находящейся севернее о. Коневец, — на день отходить в точку Ш = 61°00'0, Д = 31°20'0⁴.

5. К 18 час. 00 мин. 5 октября представить копию боевого приказа, плановой таблицы и указаний по связи.

В соответствии с указанной директивой штабом базы была разработана необходимая документация, но условия погоды — преобладание северо-западных ветров силой до 6 баллов, не позволили выходить катерам до 8 октября.

В поиск были выделены две группы катеров: 1-я группа МО № 175 и 214 и 2-я группа МО № 208 и 209.

В состав сил поддержки входили находившиеся в Морье три торпедных катера № 61, 81 и 154 и три канонерские лодки «Нора», «Бира» и «Бурья». Торпедные катера имели 15-минутную готовность к выходу, канонерская лодка «Нора» — немедленную готовность, «Бира» и «Бурья» — 30-минутную. Согласно плану в светлое время суток действия катеров МО должна была обеспечивать истребительная авиация 61-й авиационной бригады с аэродрома Новая Ладога по вызову командиров групп катеров.

В 16 час. 38 мин. 8 октября обе группы катеров вышли из Морье в точку развертывания Ш = 60°30'0, Д = 31°20'0, откуда в 18 час. 30 мин. каждая из групп направилась к назначенным точкам «засад» (рис. 15).

В тот же вечер из Новой Ладоги в район острова Крестовый — Габаново с целью ночного поиска вышли три катера МО № 201, 205 и 227. Эта группа должна была действовать самостоятельно, не будучи связанной с катерами, высланными к западному побережью. Не обнаружив противника, группа вечером 9 октября возвратилась в Новую Ладогу.

Прибыв в точки «засад», катера легли в дрейф и выключили моторы. За время пребывания в засадах катера 1-й группы около 24 часов

¹ 4 мили к югу от о. Коневец.

² 5,5 мили к северу от Сортанлахти.

³ В 2 милях от берега к Приозерску.

⁴ В 25—30 милях от берега.

слышали шум моторов в бухте о. Коневец; катера 2-й группы ничего не обнаружили.

Наблюдательные посты и катер МО № 262, находившийся в дозоре в 8 милях к востоку от Тозеро, также обнаруживали шумы моторов в северной части озера, о чем было донесено в штаб Осиновецкой базы.

С рассветом 9 октября согласно плану обе группы катеров начали отход из точек «засад» в районы дневных позиций. В 6 час. 30 мин. катера 1-й группы, идя ИК 125° в Ш = 60°36'0, Д = 31°22'0 по пеленгу 90° в расстоянии 15 каб., обнаружили 16 десантных барж и семь катеров противника под прикрытием трех самолетов, шедших строем кильватера, курсом 310—315°, со скоростью около 10 узл. В голове и хвосте колонны находились большие десантные баржи; все суда противника имели желто-зеленую камуфляжную окраску.

Катера, увеличив ход до полного и повернув на ИК 50°, в 7 час. 05 мин. пересекли курс противника и легли на контркурс 120°, приведя головное судно противника на КУ 70—80° правого борта. Сблизившись до 14—15 каб., катера открыли по нему огонь и сразу же добились попаданий. Противник отвечал сосредоточенным огнем всех судов отряда из орудий и автоматов. В 7 час. 18 мин. катера МО, прикрываясь дымовыми завесами, повернули на северо-восток и начали артиллерийский зигзаг. Продолжая непрерывный огонь, противник повернул «все вдруг вправо» на сближение с нашими катерами. В результате нескольких прямых попаданий на МО № 175 возник пожар и катер сбавил ход.

В 7 час. 29 мин. в штабе Осиновецкой базы было получено первое донесение от катера МО № 175 следующего содержания: «веду бой с противником, вышлите торпедные катера № 0720»¹. Из-за отсутствия в донесении координат места и данных о противнике в штабе базы не могли принять немедленное решение.

Почти одновременно катер МО № 214 дал радиограмму по флотилии об обнаружении катеров противника и повреждении катера МО № 175. Однако это донесение, полученное в Морье в 7 час. 38 мин. и в Новой Ладоге в 8 час. 32 мин., попрежнему не указывало координат.

Было решено выслать из Морье в район южнее о. Коневец три торпедных катера, которые вышли в 7 час. 39 мин., и канонерскую лодку «Нора», вышедшую в 8 час. 15 мин. В 9 час. 15 мин. в поддержку были направлены также канонерская лодка «Бира» с командиром 1-го дивизиона канонерских лодок на борту и катер № 262, стоявший в дозоре у Тозеро. Одновременно аварийно-спасательному отряду было приказано быть в немедленной готовности к выходу, а МО № 175 запрошен о его местонахождении.

Начальник штаба флотилии, находившийся в Новой Ладоге, принял радиограмму катера МО № 214, отдал приказание командиру 61-й авиационной бригады выслать для поддержки самолеты-истребители. Однако из-за плохих метеорологических условий самолеты смогли вылететь только к 11 часам.

В 7 час. 50 мин. катер МО № 175 в результате пожара взорвался и затонул в точке Ш = 60°38'0, Д = 31°20'0, попытки катера МО № 214 оказать ему помощь были безрезультатны. В 8 час. 20 мин. катер МО № 214 оторвался от противника и вышел из боя, не имея повреждений и потерь. О гибели катера МО № 175 была дана радиограмма в штаб базы.

¹ Архив ИО ВМС, д. 4038, л. 46.

В 8 час. 42 мин. вышедшие из Морье торпедные катера вступили в боевое соприкосновение с противником на дистанции 12—17 каб. Торпедный катер № 154 дал в штаб базы радиogramму: «веду бой с СКА СКА противника, Ш = 60°31'0, Д = 31°12'0. № 0845»¹. Торпедные катера, попав под интенсивный огонь, начали отходить на артиллерийском зигзаге, прикрываясь дымовой завесой. До 9 час. 25 мин. катера еще дважды обстреляли неприятельские корабли из пулеметов ДШК с дистанции 13—14 каб. и отразили три атаки самолетов противника, после чего отошли к месту гибели катера МО № 175.

Действия катеров 2-й группы развивались следующим образом. Радиogramму катера МО № 214 о налете катеров они приняли в 7 час. 45 мин. на переходе из точки «засады» у Приозерска в район дневной позиции. Оба катера тотчас же пошли полным ходом в район к югу от о. Коневец. В 9 час. 12 мин. в Ш = 60°44'0, Д = 30°56'0 они были безрезультатно атакованы немецким самолетом. Одновременно по пеленгу 70° в расстоянии 40 каб. были обнаружены суда противника. Катер МО № 208 вызвал авиацию в Ш = 60°45'0, Д = 31°15'0, после чего оба катера пошли на сближение с противником. В 9 час. 20 мин., попав под интенсивный обстрел, катера начали отход под прикрытием дымовых завес. В 9 час. 30 мин. катер МО № 208 получил прямое попадание в подводную часть, начал зарываться носом и терять ход. Катер МО № 209, обеспечив отход поврежденного катера для дальнейшего самостоятельного следования в базу, снова пошел на сближение с противником. С 10 час. 18 мин. до 10 час. 40 мин. катер МО № 209 вел с противником артиллерийскую перестрелку, периодически прикрываясь дымовыми завесами, после чего вышел из боя и пошел на соединение с катером МО № 208.

В 11 час. 02 мин. катер МО № 262, высланный в район боя из точки дозора у Тозеро, донес в штаб базы, что противник скрылся у о. Коневец.

К этому времени канонерские лодки, продолжая двигаться в назначенный район, находились: канонерская лодка «Нора» — на параллели Саунасари, «Бира» — в 5 милях на юго-запад от нее. Здесь канонерская лодка «Нора» встретилась с торпедным катером № 61, на котором находился командир группы катеров МО, и получила по семафору приказание возвратиться в базу. Дав об этом радиogramму в адрес начальника походного штаба флотилии, канонерская лодка «Нора» в 12 час. 15 мин. легла на обратный курс.

В это время противник был уже на подходах к Сортанлахти и боевое соприкосновение с ним наши катера потеряли.

В 12 час. 20 мин. самолеты ВВС КБФ, вылетающие в район обнаружения противника, нанесли бомбардировочный удар по четырем десантным баржам и шести сторожевым катерам в 2,5 мили к востоку от о. Коневец, в результате чего была потоплена десантная баржа, остальные скрылись в бухте Сортанлахти под прикрытием зенитных батарей.

Около 13 часов катера МО № 214, 262 и торпедные катера встретились восточнее банки Суханевской со 2-й группой катеров и канонерской лодкой «Бира».

Находившийся на ней командир 1-го дивизиона канонерских лодок принял командование всем отрядом, донеся об этом по радио начальнику походного штаба флотилии. Получив приказание начальника походного штаба о возвращении в базу, командир дивизиона отослал катер

¹ Архив ИО ВМС, д. 2017, л. 66 (об.).

МО № 208 в бухту Морье для исправления повреждений, а катера МО № 209 и 214 — обследовать место гибели катера МО № 175.

В 15 час. 30 мин. канонерская лодка «Бира», взяв два торпедных катера на бакштов и пришвартовав третий торпедный катер к борту, также направилась в Морье. Катера, выходявшие в район гибели катера МО № 175, присоединились к «Бире»; катер МО № 262 пошел в свою прежнюю точку дозора к Тозерово.

В 21 час 10 мин. канонерская лодка «Бира» пришла в Морье. Канонерская лодка «Нора», следовавшая самостоятельно, прибыла туда же в 17 часов.

Общий вывод.

Активные действия кораблей флотилии против баз и на путях сообщения противника в наиболее напряженный момент наших перевозок через Ладожское озеро заставили его оттянуть часть сил для обороны побережья и баз. Надводные силы финнов, опасаясь ударов кораблей Ладожской флотилии, не смогли активизировать свои действия на наших путях сообщения и отстаивались в базах. В итоге боевых действий противник потерял один торпедный катер, десантную баржу, лайбу, буксир и один самолет. Один катер был взят в качестве трофея. Наши потери — один катер МО.

В ходе организации и проведения действий на путях сообщения противника выявился ряд существенных недостатков. Наиболее характерными из них являются.

При планировании удара по базе Саунасари была допущена ошибка в оценке обстановки и принятии решения. Весь замысел был построен на неподкрепленном данными разведки мнении о наличии пловучих средств и катеров противника в Саунасари.

Вопросам разведки и доразведки, как основному условию, обеспечивавшему успех выполнения задачи, не было уделено достаточного внимания. Донесения вечерней авиаразведки 26 июля, полученные от начальника штаба флотилии на переходе к Саунасари, показали, что объектов для удара в базе нет, однако удар было решено все же нанести.

Крайне неблагоприятные метеорологические условия, заставлявшие несколько раз откладывать выход отрядов, повторились и в день выхода. В результате план действий был резко нарушен, артиллерийский обстрел базы велся по площади без корректировки огня самолетом. Авиация действовала ограниченно и без всякого взаимодействия с канонерскими лодками, тактической разведки осуществить не удалось. Было бы целесообразнее отложить удар до наступления более благоприятной погоды, чем проводить его в таких условиях.

Во время действий катеров МО на путях сообщения противника поиск не сопровождался доразведкой. Данные о противнике были слишком общи и неконкретны. Кроме того, отсутствовало взаимодействие с авиацией, которая могла бы быть использована не только как средство разведки, но и для наведения катеров.

При расчете сил и средств для поиска недостаточно учитывались особенности обстановки на театре. Командованию флотилии было известно, что катера противника действуют не в одиночку, а довольно большими группами. Несмотря на это, из 17 катеров МО, находившихся в строю, в поиск 9 октября было выделено только семь, причем и эти силы действовали на двух направлениях — у западного и восточного побережья, что исключало какое-либо тактическое взаимодействие между ними.

Идея внезапности, заложенная в методе обнаружения противника из «засад», фактически сводилась на нет стоянкой катеров на месте в от-

крытом озере ночью с застопоренными моторами. Сам метод «засад» превращался, таким образом, в формальный тактический прием, который мог дать только случайные преимущества нашим катерам в обнаружении и атаке противника.

Командование и походный штаб флотилии, получив в ночь с 8 на 9 октября ряд донесений, свидетельствовавших о нахождении катеров противника в западной части озера, не приняли никаких мер к немедленному переразвертыванию сил для нанесения удара на рассвете на переходе к базам.

Силы, выделенные в поддержку на период поиска, были крайне не однородными по своим тактическим свойствам и возможностям. Торпедные катера, обладавшие высокой быстроходностью, вполне обеспечивали быстроту развертывания и прибытия в район боя по вызову катеров МО, но фактически оказывались бесполезными, так как не могли нанести серьезный удар противнику из-за слабости артиллерийского вооружения. Канонерские же лодки, хотя и располагали достаточно мощной артиллерией, но из-за небольшой скорости являлись ненадежным средством поддержки. При планировании поддержки следовало бы заблаговременно развернуть канонерские лодки в озере на подходах к точкам «засад», усилив их несколькими катерами МО. Торпедные же катера было целесообразно взять на буксир канонерских лодок и в дальнейшем использовать для наведения и тактической разведки.

Существовавшая организация командования не отвечала обстановке боя, требовавшей единого и централизованного руководства. Руководство осуществлялось тремя различными инстанциями, действовавшими с берега, — походным штабом флотилии из Морье, штабом флотилии из Новой Ладogi и штабом Осиновецкой военно-морской базы. Обстановка и действительный ход событий в этих условиях оставались для командования неясными, и принятие правильных решений было затруднительным.

Наряду с решительными и смелыми действиями командиров катеров выявилась недостаточная их тактическая подготовка. Командиры катеров, неправильно понимая свои задачи в конкретно сложившейся обстановке, сближались с превосходящими силами противника до 14—16 каб. и подставляли себя под его интенсивный огонь вместо того, чтобы, располагая преимуществом в скорости хода, удерживаться на дальних дистанциях для поддержания контакта с противником и наведения на него более мощных сил. Результатом этого явились гибель катера МО № 175 и повреждения катера МО № 208.

Организовать взаимодействие в бою командованию не удалось. Удар противнику наносился распыленными силами — сначала катерами МО, затем торпедными катерами и, наконец, уже в конце боя, наиболее действительным средством — авиацией. Направленные в район боя канонерские лодки из-за малой скорости хода принять участия в бою не смогли.

РАЗГРОМ НЕМЕЦКО-ФИНСКОГО ДЕСАНТА У ОСТРОВА СУХО

Немецко-финское командование из-за безуспешности попыток парализовать перевозки через Ладожское озеро действиями своей авиации решило высадить десант на о. Сухо и перерезать путь сообщения с Ленинградом.

Остров Сухо, расположенный в юго-восточной части Ладожского озера в 10 милях от Волховской губы, имел большое значение для защиты сообщений между Новой Ладogой и портами на западном берегу озера (Морье, Осинец). На острове была установлена трехорудийная 100-мм

батарея, прикрывавшая подходы к Волховской губе и переходы конвоев в зоне своей досягаемости. Сигнально-наблюдательный пост и маяк надежно обеспечивали наблюдение за подходами и обслуживали сообщения на этом участке. Гарнизон острова состоял из 90 человек со стрелковым вооружением. Инженерное оборудование батареи, а также противодесантная оборона острова полностью не были закончены.

С целью подготовки к захвату о. Сухо немецко-финское командование к сентябрю 1942 г. перебросило на Ладожское озеро из западных баз Северного моря до 40 десантных судов. Одновременно противник делал попытки активизировать действия своих сил на наших путях сообщения. Бой у банки Суханевской 9 октября вскрыл его намерения и направленность действий на наших путях сообщения в южной части озера.

С 18 по 21 октября воздушная разведка из-за крайне неблагоприятных метеорологических условий почти не велась. Флотилия занималась обеспечением озерных перевозок, дозоры неслись по плану, корабли и части, закончив 21 октября учение на тему «Отражение десанта противника на побережье Ладожского озера», перешли на повседневную боевую готовность. Командование и походный штаб флотилии находились в Морье, начальник штаба флотилии — в Новой Ладоге.

Отражение высадки десанта и бой на о. Сухо (рис. 16). В 6 час. 57 мин. 22 октября катер МО № 171, находившийся в дозоре у острова Сухо, услышал на северо-западе шум моторов. Около 7 час. 10 мин. сигнально-наблюдательный пост острова обнаружил в 30 каб. к западу большое количество крупных и мелких судов противника, шедших в строе фронта в направлении к острову. Состояние погоды: ветер северо-западный 3 балла, озеро — 2 балла, облачность — 200 м, высота облаков — 300—400 м, снег — «зарядами», видимость вне снега — до 30 каб.

На острове была объявлена боевая тревога. В 7 час. 15 мин. противник с десантных барж, прикрываемых с воздуха шестью истребителями и двумя бомбардировщиками, открыл сосредоточенный огонь по острову. Артиллерийским огнем противнику удалось разрушить антенное устройство радиостанции, вследствие чего связь острова со штабом флотилии была нарушена. Дозорный катер МО № 171, обнаружив обстрел острова, послал соответствующее донесение в штаб флотилии в Новую Ладогу. В это же время тральщик № 100, находившийся в дозоре в 4,5 мили к югу от острова, открыл с дистанции 25 каб. огонь по противнику и также послал донесение в штаб флотилии.

В 7 час. 17 мин. батарея открыла огонь по судам противника. Огонь батарее пришлось вести по-орудийно, так как попаданием снаряда был выведен из строя командный пункт и ранен командир батареи. В 7 час. 25 мин. огнем батареи были потоплены десантная баржа и катер противника.

К 7 час. 30 мин. видимость несколько улучшилась и были определены силы противника в составе более 16 десантных барж и около 12—14 десантных катеров. К 7 час. 55 мин. батарея острова прямой наводкой подбила 3 десантные баржи противника, севшие на риф в 6—7 каб. от острова, и потопила еще один катер.

В 7 час. 55 мин. противник безрезультатно двумя самолетами Ю-88 бомбардировал батарею (бомбы упали в воду). Одновременно катера типа J с десантом на борту направились в строе фронта к острову с запада, юго-запада и юга, ведя огонь из 20-мм автоматов и ручных пулеметов. Десантные баржи перенесли огонь по катеру МО № 171 и тральщику № 100, которые продолжали отражать высадку десанта. В 8 час. 05 мин. тральщик потопил огнем своей артиллерии десантный катер противника.

Вклейка № 4 к книге «Босвая деятельность
Ладожской флотилии в Великой Отечественной войне
(1941—1944 гг.)», Восниздат, 1954 г.

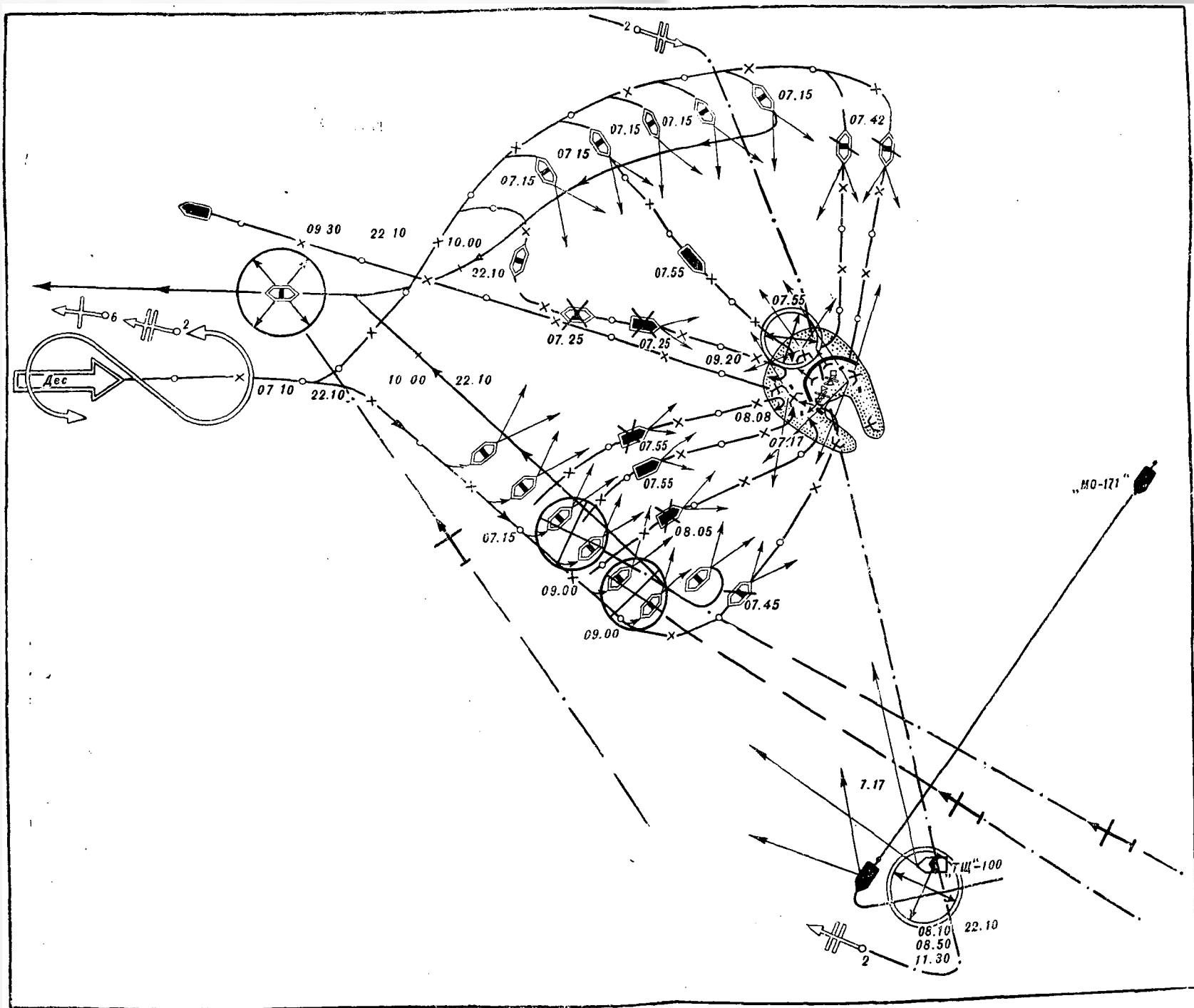


Рис. 16. Бой у о. Сухо 22 октября 1942 г.

Вклейка № 5 к книге «Боевая деятельность Ладужской флотилии в Великой Отечественной войне (1941—1944 гг.)», Воениздат, 1954 г.

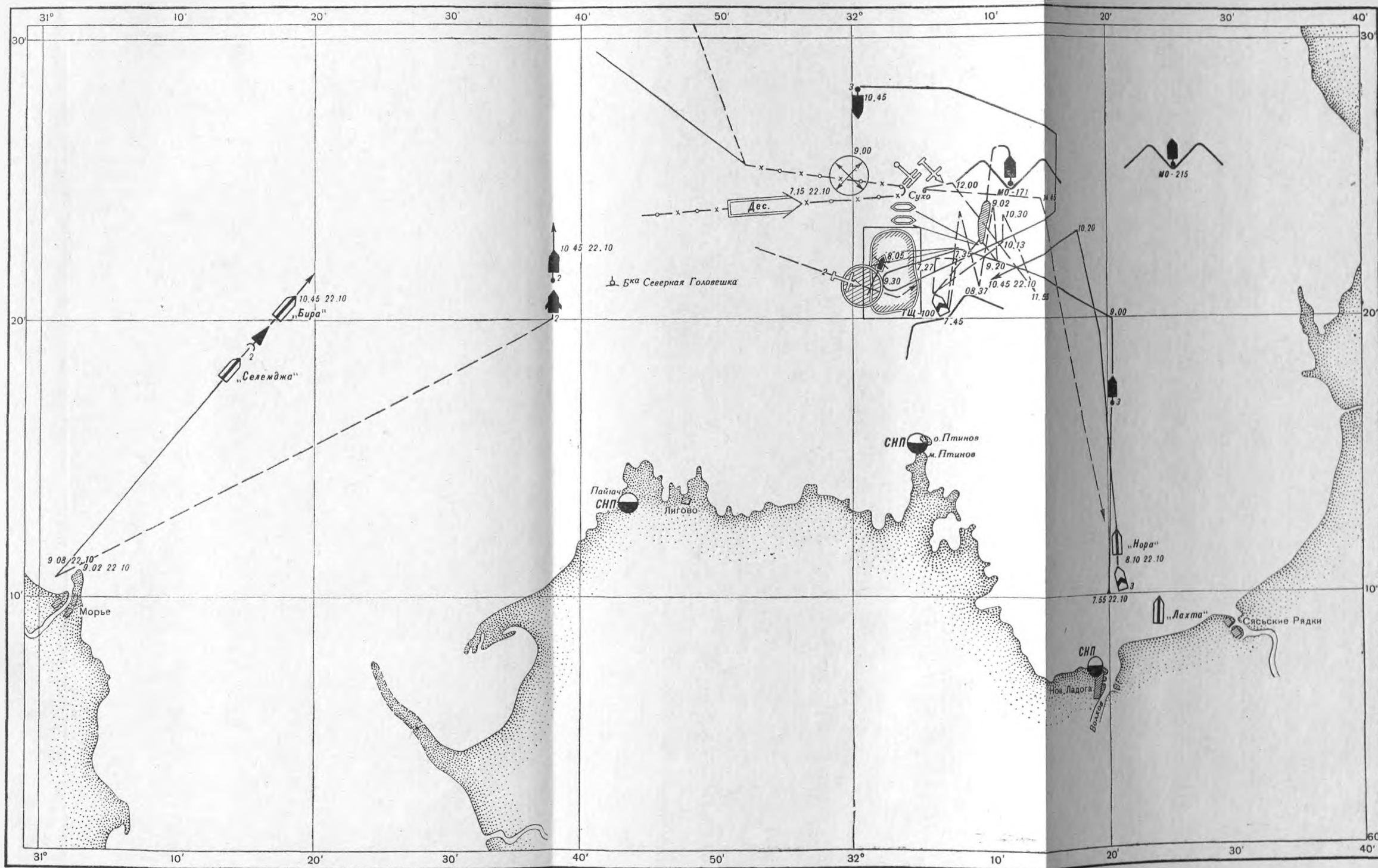


Рис. 17. Развертывание сил Ладужской флотилии 22 октября 1942 г.

В 8 час. 08 мин. десант начал высадку. Гарнизон острова отражал ее ружейным огнем. Часть катеров с десантом, под воздействием нашего огня, отказалась от высадки и повернула обратно.

Так как пулеметные гнезда были выведены из строя, подступы к острову с озера не были минированы у уреза воды, а на берегу не было проволочных заграждений, противнику удалось высадить первый бросок в составе 50—70 солдат, вооруженных автоматами, ручными пулеметами и гранатами.

В 8 час. 20 мин. десант окружил дворики орудий № 2 и 3 с находившимся в них личным составом. Группа бойцов поста СНИС и манипуляторного пункта, находившаяся в здании маяка, под командованием командира батареи продолжала вести меткий огонь из винтовок и автоматов. Бой на острове перешел в рукопашную схватку и длился около часа. Исключительное мужество проявил командир батареи. Своей храбростью он воодушевлял личный состав. После тяжелого ранения командир батареи потерял сознание. Руководство боем принял старшина батареи. Его патриотический призыв «Не посрамим земли русской» увлек бойцов в контратаку. Огнем и гранатами наших бойцов десант был отброшен на западную часть острова. Попытка противника подорвать орудия № 2 и 3 была отбита.

С 9 час. 00 мин. до 9 час. 20 мин., после первого бомбо-штурмового удара нашей авиации по десантным судам, под воздействием огня гарнизона и дозорных кораблей противник снял десант с острова, оставив на берегу 5 убитых. Остальные убитые и раненые были взяты на катера.

В 9 час. 30 мин. катера с десантом, отходя на запад, прошли линию десантных барж, державшихся в 15—20 каб. от берега и прикрывавших их отход. Затем катера построились в кильватерную колонну и полным ходом пошли на северо-запад. Десантные баржи продолжали прикрытие отхода катеров с десантом в течение 30 минут, после чего построились в строй кильватера и легли на тот же курс, сопровождаемые самолетами.

Развертывание сил флотилии (рис. 17). С 7 час. 15 мин. до 7 час. 20 мин. были получены на ФКП штаба флотилии от постов СНИС Свирица и Птинов первые донесения об обнаружении противника на подходах к о. Сухо. В Новой Ладоге, а затем и в Осиновце была объявлена боевая готовность № 1. Командиру ОВР главной базы было приказано с отрядом кораблей (2-й отряд) в составе канонерской лодки «Нора», тральщиков № 37, 126 и 127, катеров МО № 201, 205 и 206 выйти в район о. Сухо с задачей уничтожения десантных судов противника. Командиру 61-й авиационной бригады ставилась задача — не допустить высадки десанта на остров, нанеся бомбардировочный удар по десантному отряду противника.

Выполняя поставленную задачу, командир 2-го отряда в 7 час. 55 мин. выслал катера МО № 201, 205 и 206 для поиска, атаки и сковывания противника до подхода канонерской лодки с тральщиками. В 8 час. 10 мин. в озеро вышли канонерская лодка «Нора» и тральщики.

К утру 22 октября в Морье находились канонерские лодки «Бира», «Селемджа», «Шексна» и «Буря», торпедные катера № 61, 81 и 154, катера МО № 198 и 214 и бронекатера № 99 и 100.

В 9 часов по уточнении обстановки у о. Сухо командиру 1-го дивизиона канонерских лодок было передано приказание командующего флотилией немедленно выйти в район острова с канонерскими лодками «Бира» и «Селемджа» и торпедными катерами № 61 и 81 (1-й отряд) для уничтожения десантных судов противника. Одновременно (9 час.

02 мин.) в район о. Сухо для поиска и уточнения обстановки была выслана группа катеров МО № 198 и 214 и два бронекатера № 99 и 100.

Канонерские лодки «Бира» с торпедными катерами на буксире и «Селемджа» вышли из Морье в 9 час. 08 мин.

В 9 час. 45 мин. из Новой Ладоги было принято донесение об отходе десантного отряда на северо-запад; об этом были поставлены в известность командир 1-го отряда и командир группы катеров МО, находившихся в озере. Радиограмма об отходе противника была получена канонерской лодкой «Бира» в 10 час. 42 мин., после чего отряд лег курсом на север с целью отсечения противника от баз.

Бой на преследовании (рис. 18). Противник начал отход от о. Сухо на северо-запад двумя группами — с 9 час. 30 мин. начали отход десантные катера, с 10 час. 00 мин. — десантные баржи, прикрывавшие движение катеров. Радиограмма об отходе была дана по флотилии начальником штаба флотилии в 9 час. 45 мин.

Группа катеров 2-го отряда, вышедшего из Новой Ладоги, в 9 час. 30 мин. обнаружила отходившего противника и, сблизившись до 25 каб., вступила с ним в бой. Во время боя катера безуспешно были атакованы двумя немецкими самолетами. Командир группы, установив, что десантный отряд отходит в северо-западном направлении, решил выйти севернее противника и этим маневром отрезать ему путь отхода. С этой целью катера в 9 час. 45 мин. вышли из боя и, обойдя о. Сухо, в 10 час. 45 мин. вышли к северу от противника. Катера несколько раз выходили в атаку, но, встретив сильный артиллерийский огонь, вынуждены были отходить на зигзаге, ведя огонь из кормовых орудий. Смелые действия командиров катеров, несмотря на значительное превосходство сил противника (три катера против 10 десантных барж с 88-мм артиллерией), сковывали противника и отвлекали на себя часть его огня.

Ко времени выхода группы катеров к северу от десантного отряда (10 час. 45 мин.) корабли 2-го отряда, вышедшего из Новой Ладоги, обнаружили на КУ 50° правого борта в расстоянии 69 каб. силуэты двух кораблей противника. Канонерская лодка «Нора» легла на сближение и в 10 час. 54 мин. открыла по ним огонь. Прикрываясь дымовой завесой, концевые корабли, сопровождавшие колонну десантных барж противника, скрылись на северо-западе. Канонерская лодка «Нора», прекратив огонь, в 11 час. 05 мин. с 3 тральщиками пошла в западном направлении. Командир отряда в 13 час. 20 мин. отослал два тральщика к о. Сухо для осмотра подбитых и стоявших на камнях десантных барж. В 14 час. 15 мин. канонерская лодка «Нора» обнаружила в 70 каб. к северу десантную баржу, поврежденную канонерскими лодками «Бира» и «Селемджа». В 14 час. 21 мин. «Нора» открыла по десантной барже огонь и потопила ее. В 15 час. 08 мин. командир прекратил дальнейший поиск противника и решил возвратиться в базу, о чем было дано также приказание радиограммой группе катеров. На переходе в базу к отряду в 18 час. 05 мин. присоединились тральщики, высланные к о. Сухо.

Действия 2-го отряда кораблей были не согласованы, вследствие чего их удары не причинили противнику большого ущерба. Преждевременный выход канонерской лодки «Нора» из боя в 11 час. 05 мин. и нерешительное преследование противника привели к тому, что 2-й отряд не смог поддержать атаку сторожевых катеров и бронекатеров 1-го отряда, которые к этому времени сблизались до 30—40 каб. с противником и вступили с ним в бой.

Действия 1-го отряда были более успешными. Группа катеров МО № 198 и 214, БКА № 99 и 100, вышедшая к о. Сухо из Морье, обнаружила в 10 час. 55 мин. к юго-западу от острова до 14 судов противника,

Вклейка № 6 к книге «Боевая деятельность
Ладужской флотилии в Великой Отечественной войне
(1941—1944 гг.)», Воениздат, 1954 г.

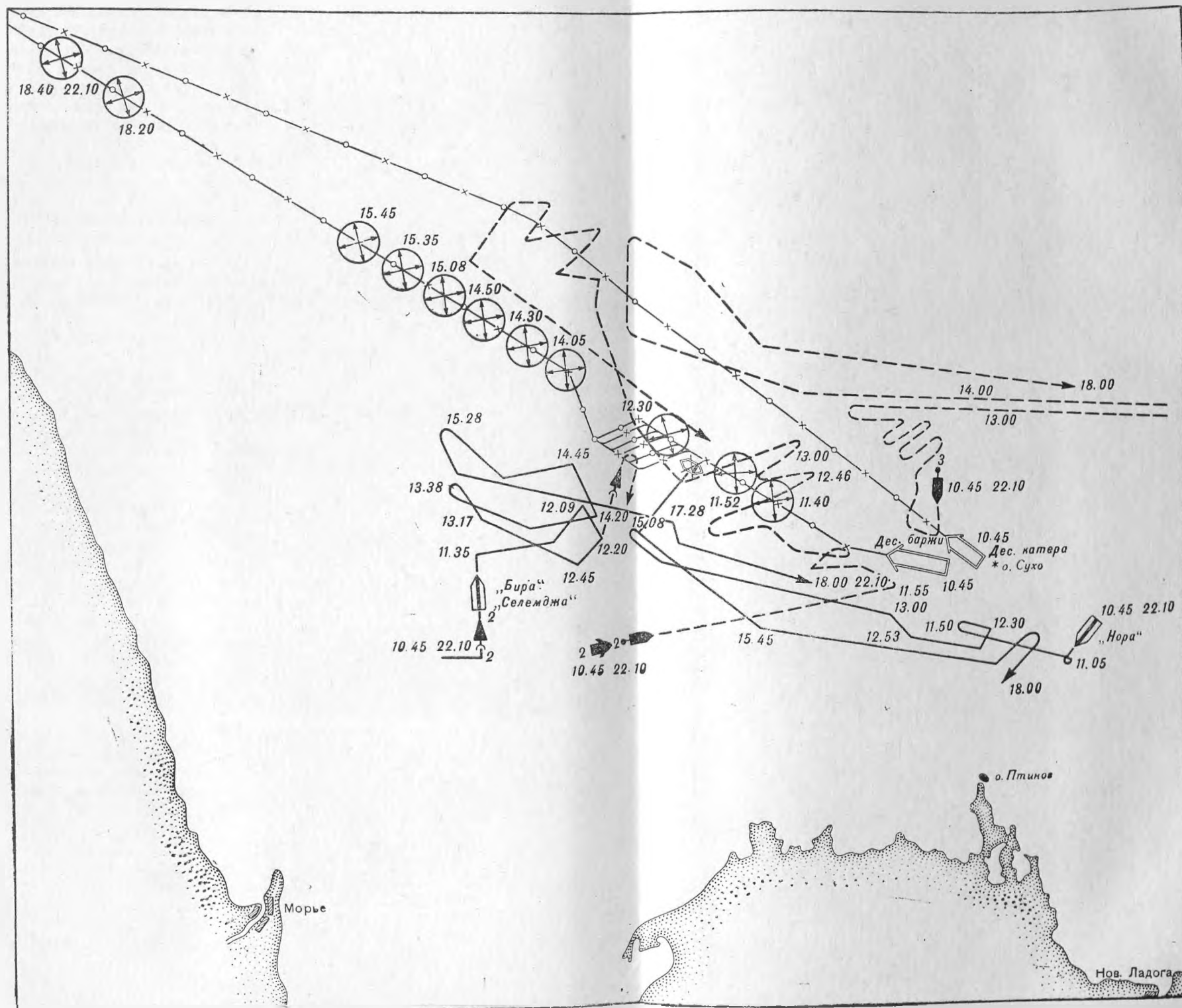


Рис. 18. Бой на преследовании 22 октября 1942 г.

легла на курс 270° и вступила с ним в бой с дистанции 27 каб., о чем было сообщено на канонерские лодки отряда.

Канонерские лодки «Бира», «Селемджа» с двумя торпедными катерами на буксире, идя в северном направлении, получили донесение от катеров и немедленно изменили курс для сближения с противником.

В 12 час. 09 мин. отряд лег на контркурс; канонерская лодка «Бира», а за ней и «Селемджа» открыли огонь по головным десантным баржам с дистанции 55 каб. Вскоре канонерская лодка «Бира» подбила одну из десантных барж, которая потеряла ход. Противник отвечал сосредоточенным огнем 9—10 барж по обеим канонерским лодкам.

В 12 час. 19 мин. торпедные катера отдали буксиры и вышли в атаку. Торпедный катер № 61 безрезультатно выпустил торпеду с дистанции 6 каб., после чего оба катера возвратились к канонерским лодкам, оставаясь в течение всего боя около них со стороны подбойного борта вне дальности огня противника.

Преимущество противника в артиллерии и малая дистанция боя ставили наш отряд в невыгодное положение. Поэтому в 12 час. 20 мин. канонерские лодки, прикрываясь дымовой завесой, описали циркуляцию вправо и начали отход на юг, продолжая вести огонь на зигзаге. Противник для сближения с нашими канонерскими лодками сделал поворот «все вдруг» на 90°. К 12 час. 45 мин. расстояние увеличилось до 67 каб., отряд вновь лег на параллельный курс, удерживаясь на дистанциях 65—72 каб., продолжал вести огонь.

В 13 час. 30 мин. огнем канонерских лодок был подбит еще десантный катер противника. За время боя выяснилось, что скорость противника не превышала 7 узл., а поэтому необходимость вести огонь на параллельных курсах, вызывавшаяся опасением упустить противника, отпала. В 13 час. 38 мин. отряд лег на контркурс, чтобы склониться в кильватер колонне противника и вести огонь по концевым судам.

Во время боя на канонерской лодке «Селемджа» из-за поломки пальца спускового рычага одно из 100-мм орудий вышло из строя. На канонерской лодке «Бира» из-за поломки этой же детали вышли из строя оба орудия. Канонерская лодка «Селемджа» отстала от канонерской лодки «Бира» на 30 каб.; расстояние до противника быстро увеличивалось и дошло до 60 каб.

В 15 час. 28 мин. командир отряда принял решение выйти из боя и лег на ИК 165°, дав радиogramму об обстановке начальнику штаба флотилии. Торпедные катера были взяты на буксир и обе канонерские лодки пошли в Новую Ладугу. За время преследования противника отряд девять раз подвергался безрезультатным налетам самолетов противника, действовавшим по одному и парами. При отражении атак авиации наши корабли успешно применяли маневр уклонения.

Таким образом, бой на преследовании десантного отряда кораблями флотилии закончился к 15 час. 30 мин. В дальнейшем преследование противника, продолжавшего движение к базам западного побережья, осуществлялось авиацией.

Действия авиации. В отражении десанта и в бою на преследовании участвовала авиация Краснознаменного Балтийского флота, Ленинградского и Волховского фронтов и 7-й отдельной армии.

С получением сообщения об обнаружении на подходе к о. Сухо десантного отряда и о высадке десанта командующий ВВС КБФ поставил частям ВВС следующие задачи:

а) командиру 26-й авиаэскадрильи произвести разведку десанта противника у о. Сухо с целью определения его состава и боевого порядка, а также состояния погоды в районе действий;

б) командиру 8-й авиабригады последовательными ударами самолетов Ил-2 во взаимодействии с истребителями уничтожить десантные суда в районе маяка Сухо.

Авиация Ленинградского, Волховского фронтов и 7-й армии получила задачи и обстановку от штаба флотилии через свое командование.

Для нанесения ударов по десанту было произведено 200 самолетов-вылетов, из них ВВС КБФ — 126, ВВС Ленинградского фронта — 30, ВВС Волховского фронта — 30, ВВС 7-й армии — 14. Штурмовая и бомбардировочная авиация произвела 85 самолетов-вылетов, истребительная — 115.

В результате 11 бомбо-штурмовых групповых атак по противнику было уничтожено восемь десантных барж и два десантных катера. В воздушных боях наша авиация сбила 14 самолетов, из них два бомбардировщика и 12 истребителей и повредила два истребителя противника. Наши потери — пять самолетов.

В ночь на 23 октября были нанесены бомбовые удары по базам противника Сортанлахти и Лахденпохья (шесть самолетов-вылетов).

Общие потери противника приведены в табл. 17.

Авиация действовала смело и целеустремленно и сыграла решающую роль в разгроме десантного отряда. Удары по противнику наносились непрерывно, начиная с момента появления десантных судов у о. Сухо до 18 час. 40 мин., когда противник был уже на подходах к о. Коневец.

Следует отметить, что действия авиации проходили в сложной метеорологической обстановке, малая видимость затрудняла обнаружение десантных судов противника. Кроме того, экипажам армейской авиации приходилось действовать в необычайных для них условиях — над озером. В связи с этим для наведения самолетов на корабли противника их лидировали опытные морские летчики.

Таблица 17

Общие потери противника в бою у острова Сухо 22 октября 1942 г.

Кем уничтожены (подбиты)	Уничтожено			Подбито			Примечание
	десантных барж	десантных катеров	самолетов	десантных барж	десантных катеров	самолетов	
Кораблями флотилии	1	1	—	—	1	—	Подбитые баржи и катер оставлены противником у о. Сухо
Батарей о. Сухо	1	2	—	3	—	—	
Авиацией	8	2	14	—	—	2	

Организация командования при отражении высадки немецко-финского десанта на о. Сухо (рис. 19). Боевой состав надводных сил был разделен на три отряда и группу катеров, которые непосредственно подчинялись командующему флотилией. Третий отряд составлял резерв командующего. 1-й и 3-й отряды, а также группа катеров находились в Морье, 2-й отряд — в Новой Ладогге. Первый отряд действовал под командованием командира 1-го дивизиона канонерских лодок, второй отряд — под командованием командира ОВР.

Флагманский командный пункт находился в Новой Ладогге, ЗКП — в Морье.

Получив утром 22 октября донесение о появлении противника у о. Сухо, командующий флотилией, находясь в это время в Морье, приказал начальнику штаба подготовить корабли и авиацию для атаки противника. Командиру 1-го отряда, командирам 58-й авиаэскадрильи и 61-й

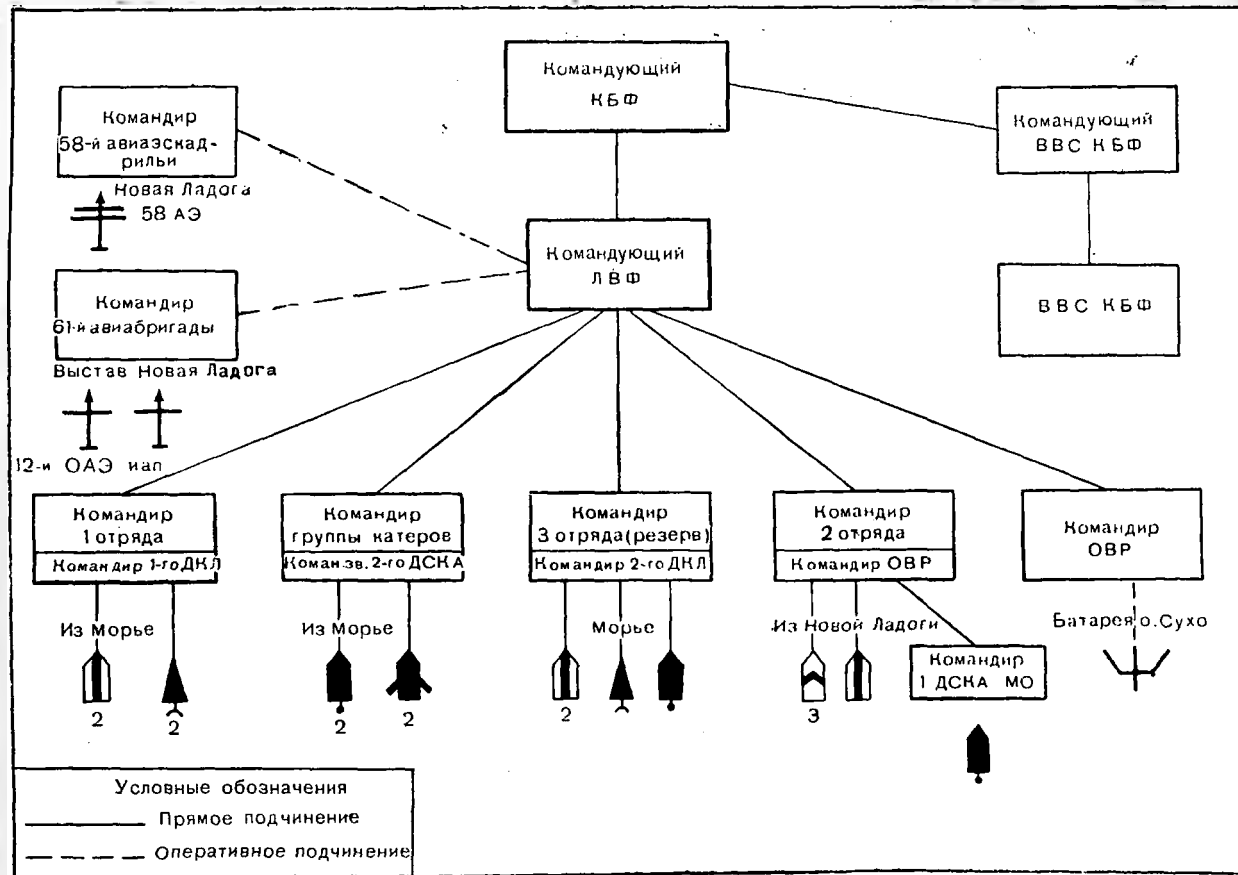


Рис. 19. Организация командования в бою по отражению десанта противника на о. Сухо 22 октября 1942 г.

авиабригады командующий поставил задачу сам, а командиру 2-го отряда — через начальника штаба флотилии.

Отдав приказание о подготовке всех сил флотилии для отражения десанта, командующий выехал на ФКП. На время своего переезда из Морье в Новую Ладугу он возложил командование силами на начальника штаба флотилии.

Во время развертывания и в бою на преследование с ФКП на корабли и части передавались оперативные и разведывательные сводки, а также информация об обстановке. Корабли 1-го и 2-го отрядов помимо сводок и информации от штаба флотилии получали донесения о противнике непосредственно от дозорных кораблей «ТЩ-100» и катера «МО-171». Все корабли донесения о противнике передавали открытым текстом. Это значительно сокращало время передачи и получение данных и облегчало управление боем.

Для согласования действий кораблей и авиации флотилии с армейской авиацией в штабе флотилии находились офицеры связи от 7-й армии, 2-й армии Волховского фронта и от ВВС Ленинградского и Волховского фронтов.

Задачу авиации Краснознаменного Балтийского флота непосредственно поставил командующий флотом.

Связь осуществлялась по действующим на флотилии документам. Специальные ТУС и переговорные таблицы не применялись.

Связь с постами наблюдения, штабами сухопутных частей и береговыми частями флотилии осуществлялась по проводной связи; связь ФКП с кораблями — по радио.

Тактические приемы противника в бою у о. Сухо. Переход в район развертывания противник совершил ночью, используя метеорологические условия, затруднявшие воздушную разведку.

Атаку острова противник произвел, развернувшись в строй фронта, стремясь охватить остров с разных направлений.

Десантные баржи вели огонь по острову до начала высадки десанта с катеров, а затем перенесли огонь по нашим дозорным кораблям.

Отход катеров от берега прикрывался огнем десантных барж, причем катера проходили в промежутки между десантными баржами, стоявшими вокруг острова. Десантные баржи прекратили огонь по острову только с уходом катеров за пределы дальности стрельбы батареи о. Сухо.

Противник отходил двумя колоннами — одна колонна состояла из десантных катеров, вторая — из десантных барж.

Во время боя с нашими кораблями противник применил маневр «поворот все вдруг» на 90°. Поворот был совершен в сторону наших кораблей с целью уменьшить дистанцию стрельбы.

При маневрировании наших кораблей на параллельном с противником курсе на курсовых углах, близких к траверзу, противник применял сосредоточенный огонь по одной цели сразу всей колонной.

Выводы

1. Разгром немецко-финского десанта у о. Сухо подтвердил господствующее положение Ладужской флотилии на озере. Понеся тяжелые потери, противник вынужден был отказаться от дальнейших активных действий надводными силами на озере и против нашего побережья. Выполнение флотилией своей основной задачи — обеспечение перевозок — было значительно облегчено и проходило в обстановке меньшей напряженности, так как угроза противодействия озерных сил противника перевозкам почти исключалась.

2. Развертывание наших сил двумя тактическими группами из Новой Ладоги и Морье было осуществлено быстро и своевременно. Но во время преследования отходившего противника не было единства командования, и отряды действовали самостоятельно. В результате отсутствия взаимодействия решительный удар по противнику нашим кораблям нанести не удалось.

Следует отметить, что вопрос командования силами при отражении высадки десанта противника не был достаточно четко сформулирован в действовавшем в то время на флотилии «Временном наставлении для кораблей Ладожской флотилии по противодесантной обороне». По Наставлению командование отрядами осуществлялось старшими командирами на рейдах до прибытия командира 1-го дивизиона канонерских лодок на рейд Морье и командира 2-го дивизиона канонерских лодок — на рейд Новая Ладога¹. Не было указано, кто командует обоими отрядами во время боя с противником в озере. Этот недостаток был устранен в составленном после боя у о. Сухо «Наставлении для боя в озере кораблей Ладожской флотилии с кораблями противника».

3. Недостатком в действиях 1-го отряда явились большие дистанции артиллерийского боя, затруднявшие корректировку огня и наблюдение целей. Это произошло потому, что дальность огня десантных барж противника ошибочно была принята равной 80—100 каб., и поэтому сближение с противником, имевшим преимущество в мощности артиллерийского залпа, считалось невыгодным.

Управление маневрированием канонерской лодки «Селемджа» было неудовлетворительным; в ходе боя она все время отставала и отрывалась от канонерской лодки «Бира». На решение о выходе из боя в значительной мере повлиял выход из строя материальной части трех 100-мм орудий на канонерских лодках.

4. Действия 2-го отряда были недостаточно активными. Командир отряда не проявил настойчивости в преследовании противника, считая свой ход недостаточным, и рано вышел из боя.

Преждевременный выход канонерской лодки «Нора» явился также результатом тактической ошибки командира отряда, который, увлекшись расстрелом уже подбитой огнем канонерской лодки «Бира» десантной баржи, оторвался от противника. Кроме того, он допустил распыление своих сил — выслал группу катеров МО для самостоятельных действий и группу тральщиков для осмотра поврежденных десантных барж противника, стоявших на рифах у о. Сухо.

5. Связь между кораблями, участвовавшими в бою, была непрерывной. Широко использовалась передача донесений открытым текстом, уменьшавшим время их прохождения.

Следует отметить, что противник с целью дезинформации в нескольких случаях открыто вел радиопередачи на русском языке.

6. Гарнизон о. Сухо проявил выдержку и стойкость при отражении десанта. В упорной обороне, перешедшей в рукопашную схватку, он мужественно оборонял остров. Смелые и инициативные действия дозорных кораблей — тральщика № 100 и катера МО № 171, вступивших в бой с превосходящими по численности силами противника, во многом способствовали успеху отражения десанта. Основной ущерб корабельному составу противника был причинен в результате успешных действий авиации.

¹ Архив ИО ВМС, д. 7537, л. 15.

После разгрома десанта противника угроза нападения на наши сообщения и высадок десанта на побережье значительно снизилась. Корабли противника перестали появляться в озере, флотилия целиком переключилась на выполнение своей главной задачи — обеспечение озерных перевозок.

Артиллерийская поддержка флангов 7-й и 23-й армий и артиллерийская поддержка наступления 8-й армии

Артиллерийская поддержка флангов сухопутных войск в летнюю кампанию 1942 г. осуществлялась эпизодически и заключалась в решении кораблями флотилии огневых задач по заявкам штабов соединений сухопутных войск.

Большое внимание было уделено вопросам организации самих стрельб и взаимодействия с армейскими фланговыми частями. В штабы армий были назначены постоянные офицеры связи от штаба флотилии. На каждый выход кораблей разрабатывались приказы и дополнительные боевые наставления; создавались выносные наблюдательные посты от кораблей; оборудовались основные и запасные огневые позиции; улучшалась корректировка и связь и т. д.

За кампанию было проведено четыре выхода канонерских лодок на выполнение огневых задач, кроме выходов на поддержку наступления 8-й армии. Подготовка к каждому выходу включала:

- совместную разработку флагманским артиллеристом флотилии и армейским командованием схемы целей и наблюдательных постов;
- подготовку подвижных корректировочных постов и отработку связи между ними и кораблями;
- предварительное траление районов основной и запасной огневых позиций и подходов к ним;
- оборудование районов позиций вежами и кустами вех в качестве вспомогательных точек наводки.

Для несения противокатерной обороны и постановки дымовых завес канонерским лодкам придавались один-два катера МО и КМ. Прикрытие с воздуха на время ведения огня возлагалось на армейскую истребительную авиацию. Корректировка огня осуществлялась по радио. Районы огневых позиций обвеховывались катерами МО. В отдельных случаях перед выходом на огневую позицию производилась рекогносцировка для проверки наличия и опознания на местности знаков и ориентиров, нанесенных на карты.

В результате стрельб по данным, полученным от армий, канонерские лодки нанесли значительные потери живой силе противника.

В конце августа и в сентябре Ленинградский и Волховский фронты предприняли наступление в районе Синявино. Это наступление, как и ряд других наступательных операций наших войск летом 1942 г. на западном и северо-западном направлениях (под Брянском, Воронежем, из района Демянска), были подготовлены Ставкой в то время, когда основные усилия фашистских армий были сосредоточены на юго-западном направлении — под Сталинградом.

Активные действия советских войск на западном и северо-западном направлениях сорвали планы немцев создать сильные ударные группировки для наступления на Москву и Ленинград. Переброшенная к этому времени в район Ленинграда 11-я немецкая армия была втянута в бой и понесла большие потери. Резервы немецко-фашистского командования оказались скованными в тот момент, когда наступление немцев под Сталинградом зашло в тупик.

В поддержке наступления войск Ленинградского фронта приняла участие и Ладожская флотилия.

25 августа командующий Краснознаменным Балтийским флотом передал командованию флотилии приказание Военного Совета Ленинградского фронта оказать артиллерийскую поддержку правому флангу 8-й армии, которая должна была начать наступление 27 августа.

Для выполнения поставленной задачи приказом командующего флотилией был выделен отряд под командованием командира 1-го дивизиона канонерских лодок в составе канонерских лодок «Селемджа», «Лакта», «Буря», катеров МО № 262 и 214 и группы катеров-тральщиков № 95, 98, 105 и 121. Через четверо суток этот отряд должен был сменяться другим в составе сторожевого корабля «Пурга» и канонерской лодки «Нора» под командованием командира группы сторожевых кораблей.

Канонерские лодки и сторожевой корабль «Пурга» имели задачей поражение береговых целей (опорные пункты и места сосредоточения противника) по указаниям армейского командования; катера МО — обеспечение артиллерийских кораблей на переходе и на огневых позициях; катера-тральщики — разведывательное траление района огневых позиций и траление мин, поставленных самолетами противника.

Прикрытие с воздуха возлагалось на 61-ю авиабригаду, командир которой получил приказание — ежедневно с 26 августа в светлое время суток иметь на аэродромах в немедленной готовности к вылету по вызову командиров отрядов шесть самолетов-истребителей.

Штаб флотилии разработал боевой приказ, плановую таблицу, дополнительное наставление по огневому содействию, указания по связи, навигационному и санитарному обеспечению.

Район огневого маневрирования (прямоугольник размером 2,5 × 2,2 мили) в 5 милях от побережья губы Петрокрепости был предварительно обвехован по юго-западной кромке. Для обсервации кораблей, находившихся на огневых позициях, были развернуты дополнительные манипуляторные пункты на маяке Бугровский, переднем знаке Посеченского створа и м. Сосновец. Для корректировки огня были выставлены два подвижных поста — № 2 в районе командного пункта 292-го артиллерийского полка в 5 км к югу от Бугров и № 6 — на наблюдательном пункте 302-го артиллерийского дивизиона в районе Шереметьевки.

Взаимодействие с армией, распределение целей и дача заявок на огонь и связь были согласованы флагманским артиллеристом и начальником связи флотилии в штабе 8-й армии. Флагманский артиллерист флотилии на время артиллерийской поддержки фланга армии находился на командном пункте начальника артиллерии фланговой 128-й дивизии. В дальнейшем он получал заявки на открытие огня и осуществлял управление корабельной артиллерией с берега, держа связь с командирами отрядов и корректировочными постами по радио, имея непосредственную радио- и телефонную связь с ФКП штаба флотилии в Новой Ладоге.

26 августа отряд кораблей, сосредоточенный в Морье, получил приказание к 5 часам 27 августа быть на огневой позиции для обстрела береговых батарей противника, расположенных на побережье у приладожских каналов и в районе Рабочих поселков № 1 и 5.

С 27 по 30 августа отряд провел 36 стрельб на подавление батарей. Во время нахождения на позициях корабли неоднократно, но безрезультатно обстреливались артиллерийским огнем и подвергались атакам самолетов противника. При этом наша авиация, прикрывавшая корабли, сбила один самолет. Вследствие плохой видимости только 10 стрельб было проведено с корректировкой. Плохая видимость заставляла канонерские лодки менять позиции для выбора более удобных точек наводки. Во

время стрельб канонерские лодки вели огонь по одиночным самолетам противника.

31 августа в 6 часов в район огневого маневрирования для смены отряда прибыли сторожевой корабль «Пурга» и канонерская лодка «Нора». До ухода из района маневрирования канонерские лодки «Селемджа» и «Лахта» провели совместную стрельбу по узлу дорог у Рабочего поселка № 5 с корректировкой огня. В 11 часов отряд ушел в Морье, передав катер МО № 262 и катер-тральщик в подчинение командира группы прибывших кораблей. На переходе отряд был безрезультатно атакован двумя бомбардировщиками, сбросившими 12 бомб; один из самолетов был подбит огнем зенитной артиллерии кораблей.

В течение суток сторожевой корабль «Пурга» провел две стрельбы по батарее противника в районе Рабочего поселка № 1. Из-за плохой видимости корректировка не велась.

Ввиду участвовавших налетов авиации противника начальник штаба флотилии дал радиограмму с указанием, что по выполнении огневых задач днем корабли сразу же должны отходить под прикрытием зенитных батарей Кореджи или Осиновец. В дальнейшем при постановке огневых задач было решено вызывать корабли на позиции за два часа до момента открытия огня.

До 3 сентября было проведено еще четыре стрельбы по батареям противника, из них две с корректировкой.

На этом артиллерийская поддержка наступления 8-й армии закончилась.

Задача, поставленная кораблям флотилии, была выполнена. Огонь корабельной артиллерии содействовал наступлению частей 128-й дивизии, неоднократно приводя к молчанию батареи противника, действовавшие из глубины его обороны.

Взаимодействие с армейскими частями было организовано четко, связь действовала безотказно и непрерывно. Корабли отражали атаки авиации противника зенитным огнем, маневрируя и ставя дымовые завесы с катеров МО. Наша истребительная авиация из-за ограниченности моторесурса не могла непрерывно прикрывать район огневого маневрирования.

Непрерывное нахождение кораблей в районе огневых позиций было лишним, приводило к перенапряжению сил личного состава и создавало постоянную угрозу воздушных атак. Решение отводить корабли под прикрытием зенитных батарей Кореджи и Осиновец было вполне правильным.

Крупной потерей явилась гибель сторожевого корабля «Пурга», вызванная отсутствием надежного прикрытия с воздуха.

3 сентября сторожевой корабль «Пурга», выполнив задачу, возвращался из губы Петрокрепости и в 9 час. 52 мин. на переходе банки Железница — Осиновец был атакован тремя бомбардировщиками в сопровождении трех истребителей. Бомбардировщики сбросили на сторожевой корабль «Пурга», находившийся на циркуляции и имевший скорость 22 узл., 17 бомб. Прямых попаданий не было, но в результате близких разрывов бомб у левого борта корабль получил пробоину в районе первого котельного отделения размером $5 \times 2,5$ м. Котельное отделение, первая машина и радиорубка вышли из строя. Перенеся управление в румпельное отделение, корабль продолжал идти на одной машине курсом на Осиновец, рассчитывая выбраться на мель. Однако быстрое нарастание крена вызвало у командира опасение, что корабль с хода уйдет под воду, и он застопорил машину. Попытка удержаться на плаву при помощи стальных концов, поданных с подошедшей к месту

аварии канонерской лодки «Нора», не удалась. Крен возрос до 50° и в 10 час. 13 мин. корабль лег на левый борт и затонул в расстоянии 27 каб. от Осиновца.

Личный состав был снят катером КМ и катером-тральщиком «Коммунист» и переправлен на «Нору».

Зенитная артиллерия сторожевого корабля «Пурга» сбила один самолет противника.

ВЫВОДЫ

1. Боевые действия Ладожской флотилии в летней кампании 1942 г. были полностью подчинены главной задаче, поставленной Государственным Комитетом Обороны, — обеспечению озерных перевозок. Подготовленность флотилии к перевозкам стояла на более высоком уровне, чем в 1941 г. (оборудование трасс, создание новых портов, прикрытие перевозок с воздуха, пополнение транспортных средств, формирование новых соединений и т. д.). Несмотря на противодействие авиации противника и осенние штормовые погоды, личный состав флотилии не допустил не только срыва перевозок, но и снижения темпов. В целом флотилия успешно справилась с поставленной ей задачей и получила богатый опыт по обеспечению озерных путей сообщений.

2. Сосредоточение на озере надводных сил противника во вторую половину 1942 г. создало угрозу нашим путям сообщения и угрозу высадки десантов на побережье. Из-за недостатка сил для ведения систематической воздушной разведки и ограниченной системы наблюдения на театре командование не имело полных данных о действиях надводных сил противника.

Предпринятые в этих условиях активные действия кораблей флотилии против баз и на сообщениях хотя и не нанесли крупных потерь врагу, но сковали деятельность его надводных сил.

3. Боевой опыт летней кампании 1942 г. показал, что для борьбы с надводными силами, которые противник мог использовать на озере, необходимо перевооружить канонерские лодки артиллерией более крупного калибра — до 130 мм, увеличить число катеров МО и особенно бронекатеров, усилить боевое ядро флотилии 2—3 сторожевыми кораблями типа «Пурга», для борьбы с минной опасностью увеличить состав тральных сил; для ведения систематической разведки придать флотилии соединение разведывательной авиации и включить в состав флотилии несколько малых подводных лодок.

ГЛАВА IV БОЕВЫЕ ДЕЙСТВИЯ ЛАДОЖСКОЙ ФЛОТИЛИИ В 1943 г.

ОБЩАЯ ОБСТАНОВКА ПОД ЛЕНИНГРАДОМ

Зимой 1942/43 г. войска Ленинградского и Волховского фронтов продолжали прочно удерживать занимаемые рубежи, сковывая под Ленинградом крупные силы группы армий «Север». Это лишало врага возможности оказать помощь своим войскам на других направлениях советско-германского фронта, где развернулись подготовленные Ставкой широкие наступательные операции Советской Армии.

19 ноября 1942 г. по приказу Ставки Верховного Главнокомандования началось наступление наших войск на подступах к Сталинграду с задачей окружения и ликвидации крупнейшей группировки немецко-фашистских войск, сосредоточенной на этом участке фронта.

За четыре дня наступательных действий наши войска вышли в тыл 330-тысячной группировке немцев и полностью окружили ее. Чтобы лишить противника возможности маневрировать силами и оказать помощь окруженным войскам извне, 31 декабря 1942 г. перешел в наступление Северо-Кавказский фронт; 12 января 1943 г. началось наступление Воронежского фронта; 18 января нанесли удар под Ленинградом войска Ленинградского и Волховского фронтов; 26 января своим левым флангом перешел в наступление Брянский фронт. На направлениях возможных контрударов немцев были созданы крупные группировки наших войск.

2 февраля 1943 г. ликвидация вражеских войск, окруженных под Сталинградом, была успешно завершена.

Сталинградская битва вошла в историю как исключительный по своей гениальности образец руководства войсками, как образец высшего искусства ведения современной войны, опрокинувшего все расчеты врага и повернувшего ход войны в пользу Советского Союза. «Сталинград был закатом немецко-фашистской армии. После Сталинградского побоища, как известно, немцы не могли уже оправиться»¹.

Победа под Сталинградом и наступление советских войск на других направлениях создали на Ленинградском и Волховском фронтах благоприятные условия для проведения стратегической наступательной операции по прорыву блокады Ленинграда, которая была подготовлена Ставкой Верховного Главнокомандования к январю 1943 г.

Согласно плану операции, разработанному Ставкой, войска Ленинградского (67-я армия) и Волховского (2-я ударная армия) фронтов после перегруппировки и создания превосходства в силах над противни-

¹ И. Сталин, О Великой Отечественной войне Советского Союза, стр. 113.

ком должны были одновременным ударом с востока и запада прорвать оборону немцев: 67-я армия — на участке Петрокрепость, Московская Дубровка; 2-я ударная армия — на участке Липки, Гайтолово и, уничтожив синявинскую группировку противника, продолжать наступление в направлении ст. Мга.

В перегруппировке войск принимала активное участие Ладожская флотилия. В декабре и в первых числах января 1943 г. в чрезвычайно сложных ледовых условиях корабли флотилии перевезли из Кобоны в Осиновец крупное пополнение для 67-й армии.

Для усиления артиллерийского обеспечения операции орудиями крупного калибра были созданы группы стационарной, железнодорожной и корабельной артиллерии Краснознаменного Балтийского флота, включая артиллерию 302-го отдельного артиллерийского дивизиона Ладожской флотилии. Выделенная для участия в операции артиллерия флота состояла из 88 орудий калибром 130—406 мм.

Авиация фронтов была усилена 39 самолетами-бомбардировщиками, 47 штурмовиками и 50 истребителями из состава военно-воздушных сил Краснознаменного Балтийского флота. В штабы взаимодействующих соединений были направлены офицеры связи морской авиации.

В результате перегруппировки 67-я и 2-я ударная армии получили не менее чем тройное превосходство в силах над противником.

12 января 1943 г. войска Ленинградского и Волховского фронтов перешли в наступление. Взламывая долговременную, глубокоэшелонированную оборону немцев, войска обоих фронтов при мощной артиллерийской и авиационной поддержке продвигались навстречу друг другу, нанося противнику большие потери. 18 января войска 2-й ударной армии соединились с войсками 67-й армии в Рабочем поселке № 1 и южнее поселка № 5. В тот же день были освобождены от немцев Петрокрепость и Рабочий поселок № 6. Северная группа немецких войск, прижатая к Ладожскому озеру, была уничтожена.

Блокада Ленинграда, продолжавшаяся 17 месяцев, была прорвана (рис. 20).

За 7 дней напряженных боев советские войска уничтожили четыре пехотные дивизии и два полка, кроме того, нанесли большие потери еще нескольким дивизиям противника. Только на поле боя противник оставил более 13 000 убитыми солдат и офицеров. Наши войска взяли в плен около 1500 человек и захватили 222 орудия, 512 пулеметов, 178 минометов, 35 танков и бронемашин, 56 000 снарядов и мин, 220 000 патронов и много другого вооружения и техники.

В операции по прорыву блокады существенную роль сыграли Краснознаменный Балтийский флот и Ладожская флотилия, содействовавшие перегруппировке войск и усилившие авиацию и артиллерию фронтов. Морская артиллерия, обладая большой дальностью, выполняла задачи по разрушению опорных пунктов и узлов сопротивления в глубине обороны противника, уничтожала подходившие к фронту немецкие резервы и вела успешную контрбатарейную борьбу.

Четкое планирование и гибкое управление огнем морской артиллерии крупного калибра обеспечило полное уничтожение наиболее мощных узлов сопротивления в районе Петрокрепости, 8-й ГЭС и др. и подавление батарей противника. За время артиллерийского наступления артиллерия флота выпустила 8220 снарядов, а за все время наступления 24 000 снарядов, причем свыше 15 000 снарядов только 130-мм калибра.

Большую роль сыграла артиллерия флота и Ладожской флотилии в поддержке частей 128-й стрелковой дивизии. Части дивизии с утра

12 января 1943 г. на фронте шириной в 3 км после артиллерийской подготовки перешли в наступление. Одновременно с артиллерией фронта

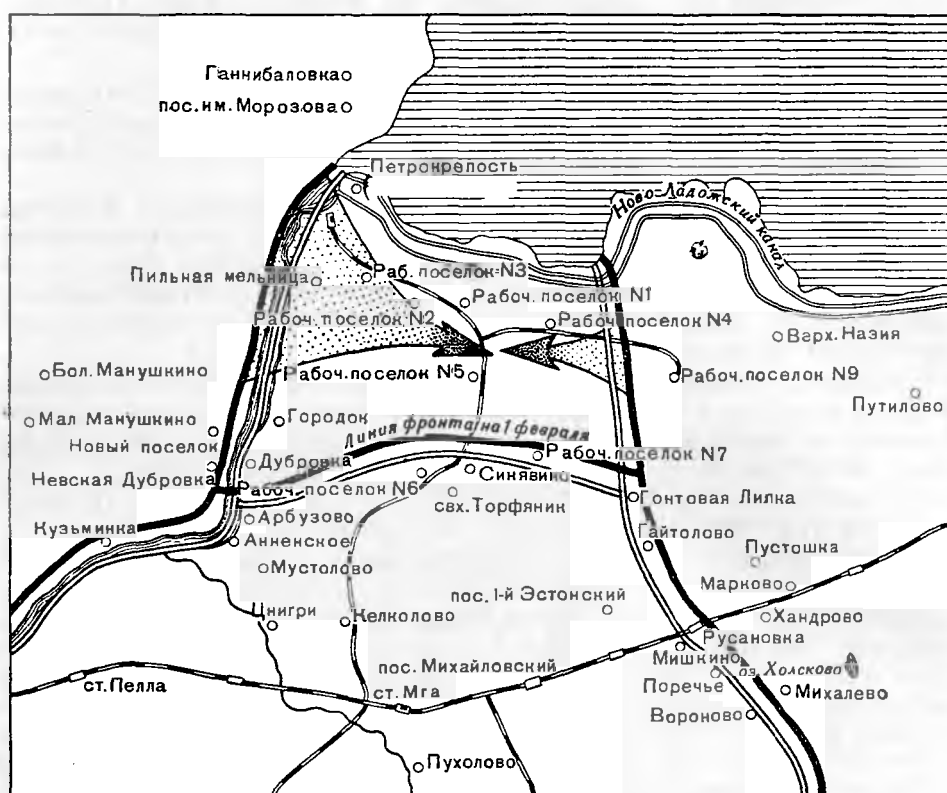


Рис. 20. Прорыв блокады Ленинграда 12—18 января 1943 г.

в подготовке и в поддержке наступления принимали участие артиллерия Краснознаменного Балтийского флота и 302-й артиллерийский дивизион Ладожской флотилии.

С 12 по 18 января части 128-й стрелковой дивизии при поддержке артиллерии очистили от противника опорные пункты Липка, Кладбище, отметка 11,5, Рабочий поселок № 4 и к исходу дня вышли в район Рабочего поселка № 1, где соединились с частями Ленинградского фронта.

Перед фронтом 128-й стрелковой дивизии за весь период наступления артиллерия фронта, Краснознаменного Балтийского флота и Ладожской флотилии разрушила 46 дзотов и блиндажей, 29 огневых точек, подавила огонь 27 орудий и минометов разных калибров, уничтожила 2 склада с боеприпасами, 62 пулемета и т. д. Было убито и ранено до 950 солдат и офицеров противника¹.

Авиация флота в период наступления, взаимодействуя с фронтовой авиацией, наносила удары по оборонительным сооружениям, тылам и резервам противника. В воздушных боях летчики морской авиации сбили 115 немецких самолетов и 11 уничтожили на аэродромах.

В результате разгрома немецких войск была достигнута главная цель операции — соединение Ленинградского и Волховского фронтов и очищение от противника южного берега губы Петрокрепость. Это дало

¹ Архив МО, д. 1, по описи 4294с, л. 34.

возможность восстановить сухопутное сообщение Ленинграда с другими районами страны.

Восстановление сухопутного сообщения Ленинграда с тыловыми районами страны коренным образом улучшило питание фронта и Краснознаменного Балтийского флота. Были созданы предпосылки для развития последующих наступательных операций Ленинградского и Волховского фронтов, Краснознаменного Балтийского флота и Ладожской флотилии по разгрому немецко-фашистских войск под Ленинградом.

Ленинградская промышленность получила возможность расширить военное производство.

В течение февраля и марта 1943 г. войска Ленинградского и Волховского фронтов продолжали вести наступательные действия, сковывая под Ленинградом до 30 немецких дивизий, в то время когда на юге нашей страны Советская Армия преследовала разбитые под Сталинградом и на Кавказе армии врага.

ПОДГОТОВКА ЛАДОЖСКОЙ ФЛОТИЛИИ К ЛЕТНЕЙ КАМПАНИИ 1943 г. ЗАДАЧИ ФЛОТИЛИИ

Освобождение Петрокрепости и всего южного побережья Ладожского озера расширило район базирования флотилии, включив в него всю губу Петрокрепость. Изменившаяся общая стратегическая обстановка под Ленинградом сказалась и на характере боевой деятельности флотилии в летнюю кампанию 1943 г., подготовку к которой флотилия проводила в течение всей зимы 1942/43 г.

Ладожской флотилии на зимний период были поставлены следующие задачи:

1. Совершенствование оперативно-тактической подготовки офицерского состава и боевой подготовки флотилии.
2. Ремонт и перевооружение кораблей.
3. Организация зимней обороны баз.

Основное внимание было уделено подготовке штабов по взаимодействию соединений флотилий с частями Советской Армии и авиацией, а также тренировке старшинского и рядового состава на боевых постах путем проведения общекорабельных и частных боевых учений.

Вопросы взаимодействия соединений Ладожской флотилии между собой, с соседними частями Советской Армии и с авиацией были разработаны в соответствующих наставлениях и отработаны офицерским составом на тактических учениях, играх и групповых упражнениях. Штабы соединений были достаточно подготовлены как органы управления.

Соединения флотилии были также подготовлены к ведению боя с кораблями противника в соответствии с составленным на флотилии «Наставлением для боя в озере».

В «Наставлении» был учтен опыт боев с десантными судами противника у о. Сухо и четко определена организация командования силами. В частности «Наставление» предусматривало: «Общее руководство боем кораблей в озере осуществляет командующий ЛВФ с берегового ФКП в Новой Ладоге или походного штаба Ладожской флотилии в Морье или непосредственно с флагманской канонерской лодки при совместных действиях обоих отрядов...»

При действии обоих отрядов по одной группировке противника непосредственно командует обоими отрядами командующий Ладожской флотилией. Вторым его заместителем является командир 1-го дивизиона канонерских лодок, который при отсутствии командующего или началь-

ника штаба на кораблях командует в этом случае обоими отрядами. Дальнейшее замещение — в порядке старшинства (командир ОВР, затем командир 2-го дивизиона канонерских лодок)»¹.

Ремонт кораблей в зимний период 1942/43 г. проходил по утвержденному Военным Советом Краснознаменного Балтийского флота плану-графику, который предусматривал капитально-восстановительный ремонт шести кораблей, текущий ремонт 217 кораблей различных классов и перевооружение ряда кораблей, главным образом канонерских лодок, новым, более мощным вооружением. Ремонт кораблей флотилии согласно плану должен был начаться 15 декабря 1942 г. и закончиться 15 апреля 1943 г. Фактически же значительная часть кораблей (канонерские лодки «Нора», «Бира», «Буря», «Селемджа» и «Шексна»; транспорты «Чапаев», «Вильсанди» и тральщики № 65, 127, 175, 176) плавали до 8 января и к ремонту приступили только 10—15 января. Остальные корабли к ремонту приступили согласно графику.

Для успешного проведения зимнего ремонта кораблей предварительно была проведена значительная работа по организации и оборудованию судоремонтных баз в Новой Ладоге, Осиновце и Кабоне. Эта работа выполнялась в трудных условиях при отсутствии производственно-технической базы и рабочей силы. Сам ремонт проходил при недостаточном обеспечении оборудованием, запасными частями и материалами, которые приходилось доставлять из Ленинграда или из тыла страны.

На ремонтные работы было затрачено 750 000 человеко-часов. Из этого личный состав кораблей затратил 286 383 человеко-часа, ремонтные мастерские тыла флотилии — 240 670 человеко-часов и остальной объем работ выполнила промышленность. В основном ремонт кораблей был произведен удовлетворительно и на многих кораблях досрочно.

Боевой опыт флотилии в кампании 1942 г. показал необходимость заменить на кораблях, в частности на канонерских лодках, старые артиллерийские системы более современными. Зимой 1943 г. было произведено перевооружение кораблей.

Выполнение работ по перевооружению было возложено на Балтийский судостроительный завод имени Серго Орджоникидзе. Завод выделил группу инженерно-технических работников, которая для выполнения этой работы получила два энергоавтобуса с дизель-генераторами. Таким образом, работы по перевооружению были обеспечены электроэнергией для сварки сжатым воздухом для работы пневматических инструментов.

Большую работу по перевооружению кораблей проделал личный состав флотилии. Заводская инженерно-техническая группа осуществляла только техническое руководство, а вся основная работа выполнялась непосредственно личным составом кораблей. Перевооружение кораблей было закончено ко времени освобождения большей части Ладожского озера от льда. На канонерских лодках «Буря», «Нора», «Селемджа» были установлены новые 130-мм пушки, а на канонерских лодках «Бира» и «Лахта» — 100-мм орудия. Кроме того, на всех канонерских лодках и на некоторых других кораблях флотилии были установлены новые зенитные 37-мм автоматы системы 70-К.

Одновременно с окончанием ремонта и перевооружения кораблей был выполнен план боевой и политической подготовки.

Ладожская флотилия перед началом летней кампании 1943 г. располагалась следующими силами (приложения 5, 6):

¹ Архив ИО ВМС, д. 7537, л. 80.

Боевые корабли

Отряд канонерских лодок — шесть канонерских лодок и сторожевой корабль «Конструктор».

Два дивизиона сторожевых катеров — 17 катеров типа МО.

Отряд бронекатеров — два бронекатера.

Отряд торпедных катеров — шесть торпедных катеров.

Дивизион тральщиков — 11 тральщиков типа «Ижорец».

Два дивизиона катеров-тральщиков — 22 катера-тральщика.

Береговая артиллерия

302-й артиллерийский дивизион в составе трех батарей.

Две отдельные батареи.

11-й отдельный зенитный артиллерийский дивизион в составе четырех батарей.

Две зенитные батареи военно-морской базы Осинец.

Авиа группа

11-й истребительный авиационный полк — 20 самолетов типа МИГ-3 и 20 самолетов типа И-16;

6-я отдельная авиаэскадрилья — три самолета типа Пе-2 и семь самолетов Ил-2, переданная в оперативное подчинение командующего Ладожской флотилией приказом командующего Краснознаменным Балтийским флотом № 0017 от 27 апреля 1943 г.

Главной базой Ладожской флотилии оставалась Новая Ладога, маневренными базами — Морье и Кобона.

Директивой Военного Совета Краснознаменного Балтийского флота флотилии на летнюю кампанию 1943 г. были поставлены следующие основные задачи.

а) Продолжать оперативные перевозки войск, боеприпасов и других грузов, прикрывая их от воздействия флота и авиации противника на озере¹.

б) Содействовать флангам приозерных частей Советской Армии огнем корабельной артиллерии и высадкой десантов во фланг и тыл противника — по согласованию с командующими фронтами.

в) Проводить боевые действия по уничтожению легких сил противника в их базах и на путях сообщения катерами при поддержке их артиллерией канонерских лодок.

г) Противодействовать высадке десанта противника во фланг и тыл частям Советской Армии, действующим в прибрежном районе, огнем береговой и корабельной артиллерии канонерских лодок и катеров.

д) Создать благоприятный оперативный режим на театре путем организации и проведения траления с целью уничтожения минных заграждений, разведывательного траления, проводки кораблей за тралами, организации системы дозоров, противоминного наблюдения и оказания активного противодействия легким силам противника, действующим на путях сообщения.

Перед началом кампании штабом флотилии были разработаны основные руководящие оперативные и боевые документы, которые были проверены в ходе боевой подготовки, а затем практически применены в боевых действиях.

¹ Авиационное прикрытие прямо-погрузочных баз возлагалось на военно-воздушные силы Ленинградского фронта.

КРАТКИЙ ОБЗОР БОЕВЫХ ДЕЙСТВИЙ ПРОТИВНИКА НА ЛАДОЖСКОМ ОЗЕРЕ В 1943 г.

После разгрома десанта у о. Сухо 22 октября 1942 г. силы противника на озере были значительно ослаблены. Резкое изменение общей стратегической обстановки на советско-германском фронте, вызванное тяжелыми поражениями немецких войск и начавшимся массовым изгнанием врага из Советской страны, лишило противника возможности сосредоточить на Ладожском озере силы, способные противодействовать нашей флотилии. Немецко-фашистское командование вынуждено было отозвать свой личный состав с Ладожского озера.

Итальянские торпедные катера и часть немецких десантных судов, находившихся в кампанию 1942 г. на озере, также были переброшены на другой театр военных действий.

Финское командование, имея на озере весьма ограниченные силы, вынуждено было отказаться от активных боевых действий. Используя благоприятные условия базирования, развитую систему наблюдения береговой артиллерии и противовоздушной обороны, противник стремился обеспечить свое побережье, базы, острова и пути сообщения от возможных активных действий наших сил.

Боевая деятельность противника на Ладожском озере в 1943 г. сводилась главным образом к эпизодическим бомбо-штурмовым ударам авиации по базам и озерным путям сообщения и к противодействию истребительной авиацией и зенитной артиллерией полетам нашей разведывательной авиации.

Противник наносил удары по нашим базам и путям сообщения на Ладожском озере 53-й и 101-й бомбардировочными эскадрильями, базировавшимися на аэродромы Псковско-Дновского, Сиверского и Красногвардейского аэродромных узлов. В мае и июне противник усилил свою бомбардировочную авиацию, перебросив на аэродром Городец две группы самолетов из состава 1-й и 5-й эскадр пикирующих бомбардировщиков.

С аэродромов, расположенных в прибрежных районах Ладожского озера, действовал финский 4-й бомбардировочный полк. Всего к началу второго полугодия противник имел возможность использовать против объектов флотилии свыше 210 бомбардировщиков.

Наиболее активная боевая деятельность авиации противника наблюдалась в первом полугодии 1943 г., особенно во втором квартале, когда по базам флотилии было произведено 480 самолето-вылетов, а в налетах участвовало значительное число самолетов. Так, в налете на главную базу Новая Ладога 27 мая участвовало 38 самолетов, 5 июня — 30 самолетов. В налете 25 мая на базу Осиновец участвовало 58 самолетов-бомбардировщиков противника.

Массированные налеты авиация противника совершала преимущественно в светлое время суток. Бомбометание производилось с горизонтального полета на высотах 400—600 м с одного захода и в большинстве случаев эшелонированно группами по 9—10 самолетов. Бомбардировщики прикрывались истребителями, одна часть которых находилась в непосредственном охранении, другая — патрулировала на вероятных путях подхода нашей истребительной авиации. Все бомбардировочные удары предварялись усиленной воздушной разведкой.

Несмотря на активность авиации противника, ее действия существенного ущерба флотилии не принесли. В результате налетов несколько на-

ших торпедных и сторожевых катеров получили незначительные повреждения. Огнем нашей зенитной артиллерии и истребительной авиации в апреле—мае 1943 г. было сбито 22 самолета противника.

В первой половине июля 1943 г. в связи с начавшейся битвой на орловско-курской дуге противник был вынужден снять с ленинградского и волховского направлений части 1-й и 5-й эскадр пикирующих бомбардировщиков, большую часть самолетов 53-й бомбардировочной эскадры и прекратить массированные налеты на базы Ладужской флотилии.

В течение июля истребители противника типа ФВ-190 и Ме-109 небольшими группами продолжали наносить бомбо-штурмовые удары по кораблям на переходах и базовым объектам в районах: Осинец, бухты Гольсмана, Кабона, Лаврово. Всего было произведено шесть бомбардировочных налетов и сброшено 20 ФАБ-100, ФАБ-250.

С 20 июля и до конца 1943 г. немецкая авиация активных действий против кораблей и баз флотилии не вела.

Основным видом разведки противника на Ладужском озере являлась воздушная разведка, которую вела преимущественно немецкая авиация. Финны периодически вели воздушную разведку главным образом районов, прилегавших к флангам фронта (Свирская губа, районы Волхов — Новая Ладога, северная часть губы Петрокрепости и реке — районы Осинец, Морье).

Противник наиболее активизировал воздушную разведку в июле, августе и сентябре, производя в среднем 4—6 самолето-вылетов в сутки. В последующие месяцы интенсивность разведки резко снизилась главным образом из-за большого числа дней с нелетной погодой.

Катера противника вели разведку в основном у своего побережья и в островном районе. Появление катеров противника в южной части озера было отмечено только 5 июля, когда три катера противника были обнаружены нашими дозорными катерами в 12 милях севернее о. Сухо и один катер — в районе м. Габанова.

Постоянной системы корабельных дозоров противник не имел, но периодически выставлял в дозор одиночные сторожевые катера в районах Саунасари — о. Коневец, бухта Андрусова — устье р. Тулокса, к югу от о. Мантсинсари и Валаамского архипелага.

Перевозки озером противник осуществлял большей частью между главной базой Лахденпохья, базами Питкяранта, Сортавала, Приозерск, Видлица, бухтой Андрусова. Военские перевозки проводились для снабжения гарнизонов на островах Валаамского архипелага, о. Коневец и войск на приозерных флангах фронта. Большой удельный вес в перевозках занимала транспортировка леса и лесоматериалов с восточного побережья в районы расположения лесобрабатывающих заводов.

Перевозки были малоинтенсивными, так как находились под постоянной угрозой воздействия наших легких сил и истребительной авиации.

Противник осуществлял перевозки, как правило, днем вблизи своего побережья и в шхерах, избегая переходов по открытой части озера. Это давало ему возможность обеспечить свои перевозки наблюдением постов СНИС и прикрытием береговой артиллерией и истребительной авиацией. За исключением единичных случаев, конвоирования судов на переходе не отмечено.

Катера противника, поддерживавшие связь между базами, островами и отдельными участками побережья, также располагали свои курсы вблизи берега и островов.

БОЕВЫЕ ДЕЙСТВИЯ ЛАДОЖСКОЙ ФЛОТИЛИИ В ЛЕТНЮЮ КАМПАНИЮ 1943 г.

(рис. 21)

Боевые действия флотилии в 1943 г. были направлены на выполнение кораблями и авиацией следующих задач:

- артиллерийской поддержки флангов 23, 7 и 4-й армий на озере и реках Свирь и Волхов;
- поиска и разведки на путях сообщения противника надводными кораблями;
- разведывательных действий подводных лодок с целью выявления путей сообщения противника, оперативного режима на театре и высадки разведывательных групп;
- воздушной разведки.

Артиллерийская поддержка приозерных флангов сухопутных войск в кампанию 1943 г. производилась эпизодически канонерскими лодками и бронекатерами с целью:

- нанести противнику урон в живой силе и технике;
- заставить противника держать свои силы на побережье озера в постоянном напряжении;
- отработать тактическое взаимодействие с фланговыми частями сухопутных войск.

Краткое описание наиболее характерных боевых действий кораблей Ладожской флотилии по артиллерийской поддержке приозерных флангов армий приводится ниже.

Обстрел огневых точек и оборонительных сооружений противника, расположенных перед правым флангом 23-й армии (8 сентября 1943 г.). Обстрел выполнялся двумя канонерскими лодками «Нора» и «Селемджа», в охранении находились два катера МО и один торпедный катер. В поддержке находились три катера МО, несших дозор на подходах к военно-морской базе Осиновец и в Морье, канонерская лодка, несколько катеров МО и торпедный катер. Прикрытие осуществляли два звена самолетов И-153, дежурившие на аэродромах во время перехода кораблей, и одно звено И-153 патрулировало над кораблями во время стрельбы.

Согласно разработанному плану стрельбу предполагалось провести перед заходом солнца с 17 час. 45 мин. до 19 час. 45 мин., с таким расчетом, чтобы обратный переход кораблей в базу произвести в темное время суток.

В 17 час. 27 мин. корабли пришли в точку развертывания и в 17 час. 42 мин. канонерские лодки стали на якорь в точках огневых позиций под прикрытием берега.

С 18 час. 32 мин. до 19 час. 24 мин. канонерские лодки поочередно вели огонь по назначенным целям. Всего было израсходовано 80 снарядов. Корректировка велась с армейского наблюдательного пункта корректировочным постом военно-морской базы Осиновец. Связь корректировочного поста с кораблями поддерживалась по радио и была безотказной.

Стрельба канонерских лодок была проведена успешно и неожиданно для противника, который не успел организовать противодействия кораб-

лям при переходе их в район огневых позиций, во время проведения стрельбы и при возвращении в базу.

В результате стрельбы были разрушены землянки и произошли взрывы в районе артиллерийских позиций противника. Стрельба получила хорошую оценку командующего артиллерией 142-й стрелковой дивизии.

Обстрел бронекатерами оборонительных сооружений и живой силы противника перед фронтом 3-й отдельной морской стрелковой бригады на р. Свирь (26—28 сентября, 28 октября — 4 ноября). Обстрел проводился с целью артиллерийской поддержки боевых действий разведывательных групп 3-й морской бригады, нанесения противнику урона в живой силе и технике, а также для выполнения задачи плана боевой подготовки.

Для проведения стрельбы были назначены бронекатера 2-го отдельного отряда бронекатеров № 99 и 100. Бронекатера тщательно подготовились к выполнению боевого задания, предварительно отработав задачи по Курсу боевой подготовки и сдав практические стрельбы. Командир отряда провел рекогносцировку местности и выбрал огневые позиции.

Бронекатера скрытно от противника совершили переход из главной базы по Ново-Ладожскому каналу в район Новой Свирицы и, заняв огневые позиции у берега, тщательно замаскировались. Для связи со штабом 3-й отдельной морской стрелковой бригады от отряда бронекатеров были высланы два представителя. Одновременно на наблюдательный пункт был выслан корректировочный пост в составе четырех человек. Связь корректировочного поста с бронекатерами осуществлялась по радио.

В течение 26—28 сентября 1943 г. бронекатера провели две стрельбы с разных огневых позиций.

Поставленная бронекатерам задача была выполнена. Успех обстрела был достигнут благодаря хорошей подготовке личного состава и удачной маскировке бронекатеров на огневых позициях. Всего за время стрельбы израсходовано 245 снарядов 76-мм калибра, в результате разрушено шесть землянок, дом, подожжен склад, разрушено до 100 м настильной дороги, рассеян отряд мотоциклистов. Противник в течение всего обстрела не смог оказать никакого противодействия нашим бронекатерам.

Ошибка командования и штаба отряда при подготовке бронекатеров к выполнению огневых задач заключалась в недооценке необходимости надежной дублированной связи для обеспечения корректировки огня. К началу обстрела в распоряжении управляющего огнем была только радиосвязь, которая в самом начале стрельбы из-за больших помех в эфире не могла обеспечить корректировку. На участках же обороны 3-й морской бригады имелась хорошо развитая сеть проводной связи. Однако в начале стрельбы она не была использована. 27 сентября стрельба велась с использованием не только радиосвязи, но и проводной связи.

Успешные действия группы бронекатеров на р. Свирь 26—28 сентября были оценены положительно, поэтому командование 7-й армии приняло решение провести этой же группой бронекатеров повторный обстрел огневых точек оборонительных рубежей и тыловых объектов противника перед фронтом бригады.

Согласно приказу командующего флотилией бронекатера должны были вести стрельбу с закрытых позиций. Переход бронекатеров предполагалось произвести с таким расчетом, чтобы начать обстрел в 8 часов 29 октября 1943 г. До выхода на выполнение огневых задач командиры

бронекатеров ознакомились с районом боевых действий и условиями перехода от Новой Ладogi до устья р. Карелка, а также изучили наставления и документы по проведению обстрела.

28 октября в 17 час. 20 мин. бронекатера вошли в р. Карелка и ошвартовались у левого берега. Командир совместно с артиллеристом и связистом отряда лично согласовал в штабе 3-й отдельной морской стрелковой бригады вопросы взаимодействия с бригадой и о связи с корректировочным постом. Для скрытности корректировку огня решено было вести по телефону. Для этого был проложен специальный кабель.

Проведенная до обстрела разведка установила, что на переднем крае противника имеется пять дзотов с крупнокалиберными пулеметами, минометная батарея, наблюдательные пункты, жилые землянки и пулеметные точки. Ознакомившись с расположением целей, личный состав бронекатеров занялся подготовкой материальной части к стрельбе.

С 31 октября по 3 ноября бронекатера неоднократно производили обстрел оборонительных сооружений, скоплений войск противника на переднем крае и поддерживали артиллерийским огнем действия разведывательной группы 3-й отдельной морской стрелковой бригады.

За все стрельбы было израсходовано 305 осколочно-фугасных снарядов 76-мм калибра, в результате чего уничтожено и разрушено семь блиндажей, четыре дзота, до 100 м траншей, до 300 м настильной дороги, несколько строений, рассеяно и уничтожено около взвода солдат противника. Большую роль сыграла хорошая маскировка катеров, а также своевременная перемена катерами огневых позиций после стрельбы. Это мешало противнику обнаружить стрелявшие катера и заставило его бесцельно расходовать снаряды.

Подводя общие итоги артиллерийской поддержки приозерных флангов сухопутных войск, необходимо указать, что стрельбы были проведены успешно. Это явилось результатом напряженной боевой подготовки, возросшего мастерства офицеров и личного состава, освоивших опыт предыдущих боевых действий, а также результатом тщательной подготовки к боевым действиям, предварительной разведки и использования корректировочных постов.

Боевые действия при артиллерийской поддержке были неожиданными для противника, который не успевал организовать существенного противодействия нашим кораблям, что являлось следствием скрытой подготовки и хорошей маскировки.

Следует отметить тактический прием, примененный канонерскими лодками, в условиях, когда точки наводки были закрыты дымкой. Командир отряда, правильно учтя возможность отказаться от катеров как от кораблей охранения во время стрельбы, в качестве точек наводки использовал катера.

Опыт проведенных стрельб показал, что при расположении корректировочного поста вблизи переднего края во избежание нарушения проводной связи между корректировочными постами и кораблями необходимо дублирование связи. Большое значение имеет также предварительная тренировка корректировочного поста со стреляющими кораблями в передаче команд через микрофон, а не на ключе, так как последний метод значительно увеличивает время прохождения корректур. Несмотря на то, что артиллерийская поддержка флангов сухопутных войск кораблями флотилии не была систематической и преследовала ограниченные цели, она заставила противника держать свои силы в напряжении и способствовала лучшей отработке тактического взаимодействия с частями.

оборонявшими побережье. Корабли флотилии получили большой опыт стрельбы по берегу с применением различных способов корректировки.

Поиск и разведка на путях сообщения противника. В летнюю кампанию 1943 г. наша разведка неоднократно отмечала движение судов противника вдоль побережья северной части Ладожского озера. Предполагалось, что противник производит различные перевозки для снабжения своих войск, находящихся на побережье.

Командование флотилии с начала кампании приняло решение провести ряд выходов боевых кораблей на пути сообщения противника с целью нарушения его перевозок и нанесения ударов по судам. На основе опыта летней кампании 1942 г. была изменена тактика действия кораблей на сообщениях. От поиска малоэффективным методом «засад» было решено перейти к активному поиску в районах, где по данным предварительной воздушной разведки отмечалось движение судов.

В период подготовки к поискам была отработана организация наведения кораблей самолетами на обнаруженные суда противника, а также отработаны вопросы авиационной и корабельной поддержки. Перед выходом для поиска проводились учения на тему «Поиск и уничтожение пловучих средств противника в условиях плохой видимости». С командирами катеров поиск разыгрывался по документам, разработанным на выход.

В летнюю кампанию 1943 г. было проведено три ночных выхода катеров МО для поиска на путях сообщения противника и 11 выходов, в которых катерам, кроме того, ставилась задача разведки: высадка разведывательных групп и выявление оперативного режима противника.

Ни в одном из выходов, несмотря на тщательную подготовку, правильные и настойчивые действия командиров катеров, поиски не имели успеха.

Основной причиной этого следует считать то обстоятельство, что командование флотилии ошибочно допускало возможность использования противником озерных сообщений в ночное время. Как показывали данные воздушной разведки, суда противника в северной части озера появлялись только в дневное время. Уже первые поиски, проведенные по данным воздушной разведки, движения судов противника в ночное время не установили.

Кроме того, озерные пути сообщения большого значения для финнов не имели, а лишь дополняли железнодорожные и шоссейные пути, проходившие вдоль побережья.

В этих условиях целесообразнее было проводить поиски днем во взаимодействии с самолетами-разведчиками, которые смогли бы при обнаружении противника навести на него наши катера и совместно нанести удар.

Ниже приводится описание наиболее характерных выходов катеров.

Высадка разведывательной группы на остров Воссинансари и поиск на сообщениях противника катерами МО (10—13 сентября). Наша воздушная разведка неоднократно отмечала, что противник под прикрытием береговой артиллерии производит перевозки вдоль восточного берега Ладожского озера и южнее острова Валаам преимущественно в светлое время суток. В связи с этим командующий флотилией приказал:

— произвести поиск на путях сообщения противника южнее острова Валаам и вдоль восточного берега озера с задачей найти и уничтожить пловучие средства противника и захватить пленных;

— высадить группу разведчиков с радиостанцией на остров Воссинансари для наблюдения за режимом плавания в районе острова в течение 10 дней.

Для выполнения этой задачи из состава 1-го дивизиона сторожевых катеров были выделены катера МО № 205, 213, 215 с приданным самолетом-разведчиком типа Пе-2, производившим разведывательные полеты в районе действия катеров. В поддержке находились сторожевой корабль «Конструктор» и два катера МО в дозоре на подходах к главной базе.

10 сентября в 14 час. 30 мин. катера на буксире у тральщика № 175 вышли из Новой Ладogi, имея на борту разведывательную группу из трех человек.

В районе о. Сухо катера отдали буксир и своим ходом продолжали следовать к о. Воссинансари для высадки разведывательных групп.

К о. Воссинансари катера подошли в 2 часа 05 мин. 11 сентября. К 3 часам группа разведчиков на шлюпках была высажена на остров. После высадки разведывательной группы катера отошли в точку дневной стоянки Ш=61°00', Д=31°30', где, заглушив моторы, легли в дрейф. В течение 11, 12 и 13 сентября в темное время суток катера производили поиск вдоль восточного побережья озера, у о-вов Лункулансари и Мантсинсари, отходя на день в озеро.

За время поиска судов противника обнаружено не было, и 13 сентября катера возвратились в базу. Группа разведчиков на о. Воссинансари оставалась в течение 13 дней, но противника не встретила. В ночь с 23 на 24 сентября разведчики были сняты катерами МО.

Таким образом, в результате поиска с высадкой разведывательной группы было еще раз установлено, что дозорная служба и движение пловучих средств противника в районе поиска наших катеров отсутствуют.

Высадка разведывательной группы на о. Воссинансари (25—28 октября 1943 г.). Директивой командующего флотилией от 20 октября 1943 г. командиру ОВР главной базы было приказано с 22 по 27 октября тремя катерами МО 1-го дивизиона сторожевых катеров с приданным катером «С-1» высадить разведывательную группу в составе восьми человек на о. Воссинансари с целью захвата пленных и пловучих средств, периодически приходивших на остров.

Для поддержки катеров были выделены два катера МО, которые несли дозор в районе о. Сухо, и звено истребителей на аэродроме Выстав в готовности № 1.

Подготовка к высадке разведывательной группы проходила с 21 по 24 октября под руководством Разведотделения штаба флотилии. С личным составом катеров были проведены учения по высадке разведывательной группы и практические стрельбы, отработана связь между катерами и авиацией и между разведывательной группой и катерами. К недостаткам подготовки следует отнести то, что командир 1-го дивизиона сторожевых катеров, являвшийся ответственным за высадку, в подготовке разведывательной группы не участвовал.

24 октября катера с разведчиками на борту вышли из Новой Ладogi на выполнение боевого задания, но из-за штормовой погоды вынуждены были зайти в бухту Шурягскую, где и оставались до 26 октября.

26 октября катера снова вышли на выполнение задания. Несмотря на то, что противник освещал район действий прожекторами с о. Валаам, катера, не будучи обнаружены, в 0 час. 45 мин. 27 октября подошли к о. Воссинансари на расстояние 15 каб. Разведчики были пересажены

на катер «С-1» и шлюпку, находившуюся у него на буксире. Не доходя нескольких метров до берега, у катера «С-1» отказал мотор — катер сел на мель.

Неправильно оценив сложившуюся обстановку, старшина разведывательной группы отказался от выполнения задачи. Командир звена катеров, не разобравшись в обстановке и считая, что старшина не желает высаживаться на остров, потребовал от него выполнения задачи, не дав в то же время необходимых указаний, как поступить в сложившейся обстановке. Руководивший высадкой командир 1-го дивизиона сторожевых катеров повторил ошибку командира звена, ограничившись приказанием продолжать выполнение задачи. В результате время было упущено и командир 1-го дивизиона сторожевых катеров вынужден был отказаться от высадки в эту ночь. В дальнейшем из-за ухудшения погоды командование флотилии высадку разведчиков отменило, приказав катерам возвратиться в базу.

Таким образом, из-за отсутствия тщательного анализа обстановки было принято неверное решение и произошел срыв боевого задания. Поставленная катерам задача не была выполнена.

Причинами невыполнения явились:

а) поверхностный подбор состава разведывательной группы, в частности старшины группы, который в усложнившейся обстановке не сумел принять правильное решение и не проявил настойчивости в выполнении поставленной перед ним задачи;

б) неумение командира дивизиона катеров оценить обстановку и принять правильное решение;

в) раздельная подготовка катеров и разведывательной группы, а также самоустранение командира дивизиона от участия в подготовке разведывательной группы;

г) плохая подготовка материальной части катера «С-1», отправленного на выполнение боевого задания.

В дальнейшем высадка разведгруппы на о. Воссинансари не производилась. Это нужно считать упущением со стороны командования флотилии, было бы целесообразно о. Воссинансари удерживать в своих руках, не снимая с него высаженных разведывательных групп, так как он занимал выгодное положение и давал возможность контролировать пути сообщения противника в северной части озера.

Действия подводных лодок на Ладожском озере (рис. 22). Весной 1943 г. по железной дороге на Ладожское озеро были переброшены две подводные лодки «М-77» и «М-79». К августу 1943 г. лодки вступили в строй и были широко использованы для разведки на озере.

До этого времени подводные лодки на озерах не использовались.

Подводные лодки действовали вдоль восточного побережья Ладожского озера на участке бухта Андрусова—Видлица — о. Мантсинсари, на подходах к северному островному району от о. Валаам до Воссинансари, на подходах к базам противника Сортанлахти и Приозерск и вдоль западного побережья о. Коневец до о. Рахмасари. С 17 по 24 ноября подводная лодка «М-77», кроме того, проводила разведку северо-западной части озера севернее о-вов Рахмасари и Мэкериккэ, на подходах к главной базе противника Лахденпохья.

Всего за кампанию 1943 г. было проведено 12 боевых выходов подводных лодок, из которых 7 выполнила подводная лодка «М-77» и 5 — подводная лодка «М-79».

В большинстве случаев подводные лодки выходили для выявления режима плавания пловучих средств противника, дислокации озерных сил финнов, дозорной службы, береговой артиллерии, навигационного

оборудования театра и пр. Кроме того, в двух случаях подводные лодки выполняли задачи по высадке разведывательных групп на побережье: 3 ноября в районе м. Вуохенсало и 19 ноября в районе Видлици.

При разведке побережья подводные лодки осматривали его последовательно по участкам, отходя на ночь на зарядку от берега в озеро. При разведке побережья лодки подходили к берегу на 8—10 каб. в отдельных случаях до 3 каб.

В результате разведки было установлено, что в районах действий подводных лодок суда противника не плавают за исключением отдельных буксиров и катеров связи; плавание производится вблизи берегов, что способствует хорошей маскировке судов. Было выявлено также, что дозорных кораблей между островами и на подходах к своим базам противник не имеет. Наличие на побережье и островах постов СНИС свидетельствовало о том, что противник уделяет большое внимание наблюдению на театре. Это позволяло ему в светлое время суток дозоров у своих берегов не выставлять. В северной части озера описанные в логиях береговые знаки ограждения сохранились.

Были значительно дополнены сведения о составе сил противника, их базировании, системе дозоров, режиме плавания, системе береговой артиллерии и службы наблюдения на побережье и островах.

Опыт использования подводных лодок типа «М» серии VI показал, что они вполне пригодны для разведки в Ладожском озере, так как малое водоизмещение подводных лодок этого типа ограничивало возможность их обнаружения в надводном положении. Емкость же аккумуляторных батарей, несмотря на их изношенность, вполне обеспечивала пребывание подводных лодок в подводном положении большую часть суток с учетом нахождения под перископом без хода.

Однако необходимо отметить неправильное тактическое использование подводных лодок для целей разведки. Как правило, подводные лодки производили зарядку далеко от берега, затрачивая на переход много времени, оставляя район разведки без наблюдения. Между тем районы действия подводных лодок давали возможность производить зарядку аккумуляторных батарей, не уходя в открытое озеро.

Кроме того, как недостаток в организации боевой деятельности подводных лодок необходимо отметить, что они использовались крайне ограниченно. Командование Ладожской флотилии не активизировало боевых действий подводных лодок и ограничивалось только разведкой. Более активное боевое использование подводных лодок на озере могло создать еще большее напряжение сил противника на театре.

Воздушная разведка на театре осуществлялась эпизодически звеном самолетов Пе-2 (три самолета) из состава авиагруппы флотилии. В резерве для ближней разведки находилось звено истребителей 11-го истребительного авиационного полка.

На воздушную разведку было произведено 146 самолето-вылетов. Наиболее интенсивно разведка велась в районе главной базы противника Лахденпохья и к югу от нее, а также в районах баз Саунасари, Сортанлахти, Приозерск, Видлица, устье рек Тулокса и Олонка — в районах возможного базирования противника, близко расположенных к нашему побережью и озерными путями сообщения.

Разведка проводилась зрительно и с применением аэрофотосъемки преимущественно с высот 5000—6000 м. Разведка береговой черты велась на высотах 3000—4000 м, а иногда по специальному заданию и с бреющего полета, с обязательным применением аэрофотосъемки.

Вклейка № 8 к книге «Боевая деятельность Ладужской флотилии в Великой Отечественной войне (1941—1944 гг.)», Военмориздат, 1954 г.

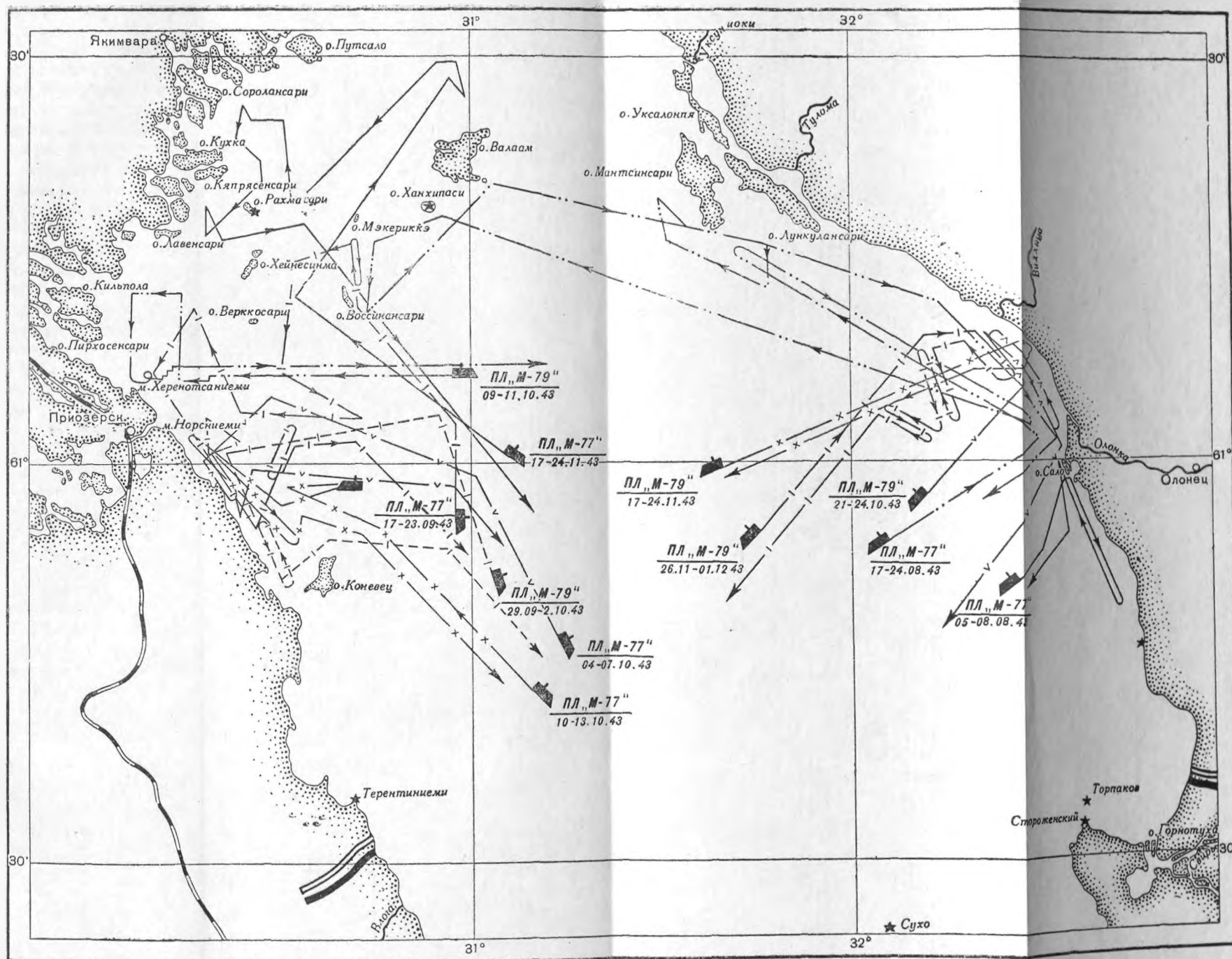


Рис. 22. Выход подводных лодок с целью разведки в летнюю кампанию 1943 г.

ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПЕРЕВОЗОК ЧЕРЕЗ ЛАДОЖСКОЕ ОЗЕРО В 1943 г.

Ленинградский фронт, имея богатый опыт в сооружении и эксплуатации ледовой дороги через Ладожское озеро в первую зиму блокады, начал подготовку к организации перевозок по льду через губу Петрокрепость на зимний период 1942/43 г. еще задолго до закрытия навигации. План строительства военно-автомобильной дороги по льду озера был утвержден Военным Советом Ленинградского фронта 31 октября 1942 г., после чего началась подготовка к строительству ледовой трассы и организации перевозок по ней.

Ледовую дорогу решено было проложить по старому направлению: Вагановский спуск вблизи Коккореево на западном берегу Ладожского озера, через район островов Зеленцы с выходом в Кабону на восточном берегу озера. Общий грузооборот ледовой дороги был определен Военным Советом фронта в 4500 т в сутки.

Строительство дороги и организация перевозки грузов по ней были возложены на начальника Управления перевозок Ленинградского фронта. Управлению были подчинены все склады фронта, Краснознаменного Балтийского флота и города, а также дорожно-строительные и дорожно-эксплуатационные батальоны, автомобильные, ремонтно-восстановительные, рабочие части и филиалы ленинградских авторемонтных заводов, привлеченные для работ на обоих берегах озера. Начало строительства зависело от того, когда толщина льда достигнет 15 см. Общий срок по строительству исчислялся в 10 рабочих дней.

Погода в течение первых трех недель декабря не благоприятствовала образованию на озере ледяного покрова достаточной толщины. Поэтому строительство ледовой дороги и открытие ее затянулось. Частичная эксплуатация ледовой трассы началась 20 декабря 1942 г., когда грузы перевозились только на подводах. С 27 декабря на трассе началось движение автомашин, нагрузки которых не превышала 1,2 т. Постепенное прибавление нагрузки длилось до 28 января 1943 г. С этого времени автомашины начали ходить с полной нагрузкой.

На основании постановления Государственного Комитета Обороны от 21 ноября 1942 г. по льду Ладожского озера началась прокладка железнодорожной линии нормальной колеи общим протяжением 35 км. На западном берегу она должна была примыкать к ст. Ладожское озеро Октябрьской железной дороги, на восточном — к ст. Кэбона. Конструкция верхнего строения пути — свайно-ледяная. Суточная пропускная способность свайно-ледяной железной дороги определялась 6000 т.

Кроме того, параллельно основной колее была запроектирована узкоколейная железная дорога. Она должна была примыкать на восточном берегу к путям ст. Кабона, на западном — к разъезду Каботажная. Она предназначалась в первую очередь для обеспечения строительства основной железнодорожной колеи.

Узкоколейную железную дорогу намечалось сдать в эксплуатацию 25 декабря, но слабый ледяной покров задержал открытие линии. Линия нормальной колеи подлежала сдаче во второй половине января 1943 г. Работы на льду должны были начаться при толщине льда 20 см.

Сооружение железнодорожной линии одновременно началось с обоих берегов озера. Несмотря на поздний ледостав и слабый ледяной покров, ко второй половине января 1943 г. было уложено до 15 км пути.

После прорыва блокады 18 января 1943 г. и очищения от противника южного побережья Ладожского озера необходимость в постройке свайно-ледяной железной дороги через озеро отпала. 19 января ее строительство было прекращено, а все части, занятые на этой работе, были

переключены на постройку железнодорожной линии Петрокрепость — Поляна, строительство которой было начато 21 января 1943 г.

Работы по постройке железнодорожной линии Петрокрепость—Поляна производились в исключительно тяжелых условиях. Местность была сильно заминирована. Противник артиллерийским и минометным огнем не только препятствовал стройке, но и разрушал уже построенные участки.

Первая очередь работ — постройка 33 км железнодорожного пути и временного моста через Неву — была закончена в 18 дней. С 7 февраля началась эксплуатация новой железнодорожной линии (рис. 23).

С этого времени Ленинград стал располагать одновременно двумя трассами — железнодорожной и ледовой через озеро. Кроме того, можно было использовать грунтовые дороги по южному берегу озера для подвоза автотранспортом (рис. 24).

Постройка железнодорожного пути не сразу уменьшила значение ледовой трассы. Железнодорожная линия, расположенная в 5—6 км от фронта, систематически обстреливалась противником, в связи с чем поезда на этой линии шли только ночью. Для увеличения пропускной способности линии был построен обходной железнодорожный путь протяжением 18 км, который был сдан в эксплуатацию 22 мая 1943 г., уже после закрытия ледовой трассы.

С прорывом блокады линия фронта южнее Ладожского озера отделилась от района ледовой трассы. Артиллерийские обстрелы прекратились, и движение по льду стало более безопасным, чем по железной дороге и по грунтовым путям южного берега озера. Поэтому Ладожская ледовая дорога, несмотря на тяжелые метеорологические условия в феврале — марте 1943 г., приняла на себя значительную часть грузовых перевозок.

За зимний период по ледовой трассе через озеро было перевезено с восточного берега на западный 214 539 т, а с западного на восточный — 10 126 т груза, и в оба конца перевезено свыше 220 000 человек. Среднесуточный грузооборот составлял 2300 т.

В организации боевого обеспечения трассы и перевалочных баз следует различать два периода — до и после прорыва блокады.

До прорыва блокады трасса через озеро и перевалочные базы на восточном и западном берегах прикрывались 20 самолетами истребительной авиации и 60 орудиями калибра 76 — 85 мм. Кроме того, по всей трассе повзводно были расставлены 27 орудий малого калибра и 63 зенитных пулемета.

За весь период действия трассы на ее объекты авиация противника произвела 141 самолето-вылет. Всего было сброшено 287 бомб. Огнем зенитной артиллерии и пулеметов было сбито пять и подбито три самолета противника.

23-я дивизия войск НКВД и караульные части Управления перевозок несли охрану грузов на перевалочных базах и складах. До прорыва блокады трассу с юга охранял лыжный батальон 534-го стрелкового полка.

Движение по ледовой дороге было полностью закрыто 30 марта.

Раннее вскрытие озера и р. Волхов в 1943 г. потребовало от Ладожской флотилии и находящегося в ее составе СЗРП ускорения ремонтных работ и обеспечения своевременного ввода в эксплуатацию необходимого количества всех транспортных средств.

Обеспечение перевозок через озеро в летнюю кампанию 1943 г. оставалось одной из главных задач Ладожской флотилии, так как

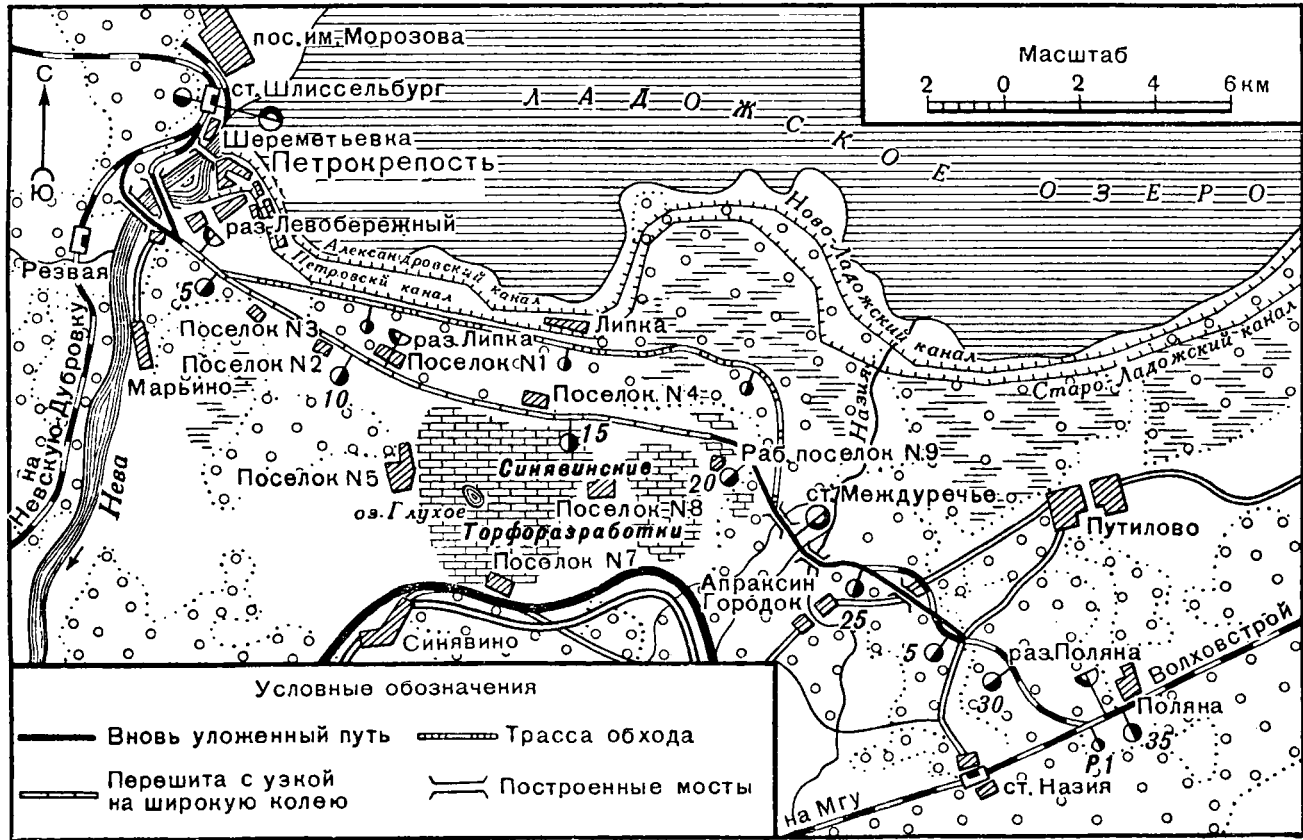


Рис. 23. Соединительная железнодорожная линия Петрокрепость — Поляна

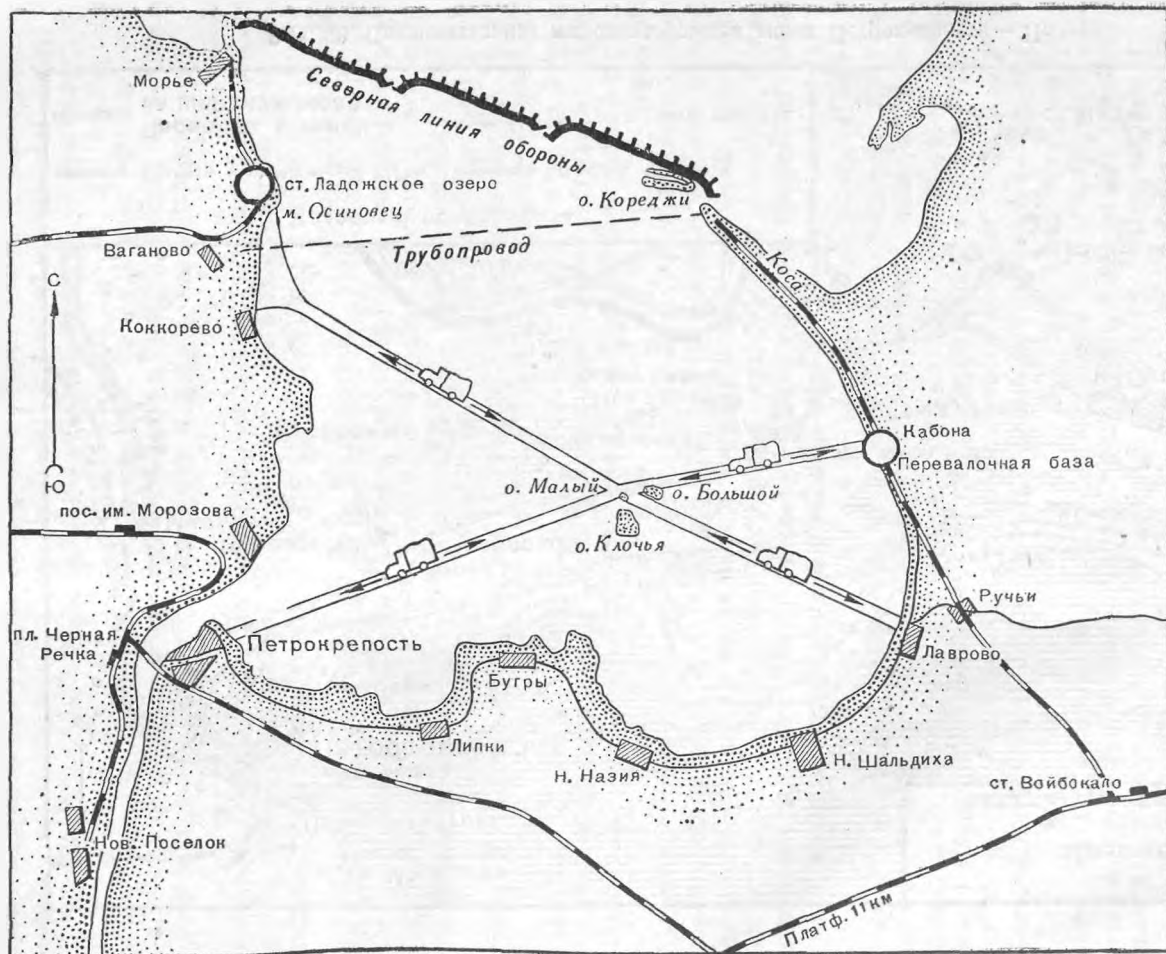


Рис. 24. Ледовые трассы через Ладожское озеро зимой 1942/43 г. после прорыва блокады

озерные пути сообщения сохранили свое жизненное значение для Ленинграда и фронта как по большому удельному весу грузооборота, так и потому, что дублировали единственный железнодорожный путь.

К началу летней кампании 1943 г. флотилия располагала следующими самоходными транспортными средствами (табл. 18).

Таблица 18

Количество самоходных транспортных средств
к началу летней кампании 1943 г.

Наименование транспортных средств	Количество
Озерные деревянные баржи старой постройки	10
Озерные деревянные баржи новой постройки	28
Нефтеналивные баржи	9
Озерные железные баржи новой постройки	10
Речные баржи для работы на реках и каналах	30
Баржи, паромы	3
Всего	90

Кроме того, с 15 мая по 1 июля 1943 г. дополнительно вошло в строй 28 деревянных сухогрузных барж новой постройки и вышла из ремонта одна нефтеналивная баржа.

Состав самоходных транспортных средств остался без изменений. К открытию навигации все самоходные транспортные средства были полностью отремонтированы и по мере надобности вводились в эксплуатацию.

Организация перевозок в летнюю кампанию 1943 г. существенно не отличалась от установленной решением Государственного Комитета Обороны от 9 апреля 1942 г. и последующими решениями Военного Совета Ленинградского фронта.

Перевозки, как и в 1942 г., осуществлялись по двум трассам: большой — Новая Ладога—Осиновец и малой — Кобона—Осиновец, и, кроме того, по вспомогательному фарватеру — трасса Кобона — Петрокрепость.

Постановлением Военного Совета Ленинградского фронта от 26 марта объем перевозок через Ладожское озеро водным путем был определен в размере 9000 т в сутки, в том числе по ввозу в Ленинград — 6000 т, по вывозу из Ленинграда — 3000 т.

Ориентировочно была определена и номенклатура перевозимых грузов, куда включались боеприпасы, вооружение, жидкое топливо, лесные материалы, пополнения для частей Ленинградского фронта и Краснознаменного Балтийского флота. Кроме того, решением Военного Совета Ленинградского фронта от 8 мая было запланировано завезти в Ленинград дров и деловой древесины в количестве 850 000 куб.м.

В ведении Управления перевозок Ленинградского фронта находились порты, пункты перевала грузов с причальными устройствами и оборудованием, обеспечивавшими производство погрузо-разгрузочных работ. На флотилию возлагались задачи непосредственного осуществления перевозок, ремонта транспортных средств и оборудования трасс.

Безопасность переходов судов обеспечивалась:

- дозорной службой;
- охранением на переходе транспортов, буксиров и барж боевыми кораблями во взаимодействии с дозорной службой, береговой артиллерией и противовоздушной обороной;
- организацией противоминного наблюдения и готовностью тральных средств для уничтожения обнаруженных минных заграждений и проводки кораблей за тралами;
- противовоздушной обороной баз, портов и сообщений;
- созданием простого, надежного и скрытного навигационно-гидрографического оборудования театра.

Командующий флотилией руководил обеспечением перевозок, а на командиров баз возлагалось непосредственное руководство формированием конвоев, обеспечение сообщений в пределах акваторий баз и назначение кораблей для охранения конвоев.

Командир бригады ПВО руководил и нес ответственность за противовоздушную оборону главной базы, конвоев и отдельных судов на большой и малой трассах и приладожских каналах. На него же возлагалось руководство борьбой с минными постановками, производимыми авиацией противника на фарватерах и рейдах.

Прикрытие конвоев с воздуха осуществлялось с аэродромов Выстав и Новая Ладога, на которых дежурило в минутной готовности по одному звену истребителей. В периоды особенно напряженной воздушной обстановки применялось патрулирование истребителей. Западнее меридиана $31^{\circ}42'3$ командиры конвоев подчинялись командиру военно-морской базы Осинец, восточнее этого меридиана — командиру ОВР главной базы.

В летней кампании 1943 г. особое значение имел период плавания и обеспечения перевозок в ледовых условиях, начиная с 2 по 25 апреля. В этот период на малой трассе перевозками занимались канонерские лодки «Нора», «Бира», «Бурея», «Шексна», транспорты «Чапаев», «Вильсанди», буксирный пароход «Гидротехника» и железные баржи. Как правило, движение производилось конвоями в составе канонерской лодки, буксирного парохода с железной баржей и транспорта. Проводку конвоев в ледяном поле, восстановление трассы после подвижек льда и вывод груженных барж за кромку льда обеспечивала канонерская лодка «Шексна».

Перевозки проходили в чрезвычайно сложной обстановке. Господствующие юго-западные ветры, доходившие часто до 6—7 баллов, при сравнительно теплой температуре воздуха способствовали быстрому разрушению льда и его передвижкам, которые затрудняли перевозки. Так, 6 апреля транспорт «Вильсанди», сопровождаемый канонерской лодкой «Шексна», на переходе из Морье в Кобону был затерт льдами. Получив ряд повреждений в подводной части, транспорт затонул.

25 апреля губа Петрокрепость полностью очистилась от льда и на трассах началось нормальное движение.

Переходы транспортных судов на большой трассе осуществлялись в составе конвоя. Состав конвоя в каждом отдельном случае зависел от задачи и обстановки. Обычно конвой состоял из двух-трех буксиров с четырьмя-семью баржами в охранении одной канонерской лодки или одного-двух катеров МО. В тех случаях, когда канонерские лодки и катера МО участвовали в боевых действиях, в охранение назначались торпедные катера и тральщики.

Для скрытности выхода конвои отправлялись из баз преимущественно с наступлением темноты, рассчитывая пройти наиболее опасные

участки трассы о. Сухо — банка Стрелковая в темное время суток. Ежедневно из каждой базы отправлялось не более одного конвоя, так как нехватало кораблей охранения.

По малой трассе производились самостоятельные переходы судов по мере их готовности. При перевозке особо ценных грузов транспортные суда, буксиры и баржи шли в охранении боевых кораблей. На всем протяжении малая трасса прикрывалась огнем береговых батарей, установленных на м. Песочком и м. Сосновец.

Следует отметить, что по сравнению с летней кампанией 1942 г. буксирные пароходы на большой трассе использовались со значительно большей нагрузкой. Если в 1942 г. максимальное число барж, отправляемых за отдельным буксиром, составляло две-три, то в летнюю кампанию 1943 г. их число доходило от трех до пяти груженных и до шести — порожних. Это давало значительную экономию в топливе и освобождало от перевозок боевые корабли, которые могли быть использованы по своему прямому назначению.

Всего за летнюю кампанию 1943 г. было завезено в Ленинград дров и древесины 712 700 м³. Кроме того, для нужд войск, расположенных на побережье Ладожского озера, для строительства мостов через Неву и для пристаней Северо-Западного управления речного пароходства за время кампании было перевезено дополнительно 143 000 м³ дров и древесины. Таким образом, всего за кампанию было перевезено лесных материалов 855 700 м³, что составляло 100,6% плана перевозок, установленного Военным Советом Ленинградского фронта.

Кроме перевозок лесных материалов, являвшихся основными грузами, было перевезено 182 655 т других грузов, в том числе:

продовольствия	42 354 т
боеприпасов	53 315 »
вооружения	1352 »
оборудования	6913 »
бензина	10 678 »
угля	12 532 »
мазута флотского	32 137 »
прочих грузов	23 374 »

Дополнительно вне плана приладожскими каналами на участке Лаврово — Петрокрепость было перевезено 57 761 т груза.

Всего, таким образом, было перевезено, кроме лесных материалов, 240 416 т различных грузов.

В летнюю кампанию 1943 г. через Ладожское озеро также продолжались перевозки людей. Всего было перевезено 162 076 человек, в том числе 30 314 человек пополнения для Ленинградского фронта и Краснознаменного Балтийского флота.

Воинские перевозки. Во второй половине июля части 67-й армии Ленинградского фронта вели наступательные бои в районе Арбузово—Синявино. Авиация Краснознаменного Балтийского флота, поддерживая войска фронта, наносила бомбо-штурмовые удары по противнику и вела разведку на озере. Авиация противника активных действий в районе губы Петрокрепость не вела, ограничиваясь одиночными разведывательными полетами.

Директивой командующего КБФ от 17 июля 1943 г. перед флотилией была поставлена задача: силами и средствами Ладожской флотилии с 23 по 26 июля перевезти войска и технику 86-й стрелковой дивизии и 73-й отдельной морской стрелковой бригады с восточного берега губы Петрокрепость на западный.

Для выполнения поставленной задачи были привлечены три канонерские лодки, пять транспортов, три тральщика, четыре буксирных парохода и семь барж. В резерве находились три тральщика и три буксирных парохода. Для обеспечения перевозок была повышена боевая готовность зенитных средств противовоздушной обороны и кораблей, установлено дежурство с немедленной готовностью истребительной авиации на аэродромах западного и восточного берега. Дозоры и посты противоминного наблюдения в западной части озера на период перевозок были выставлены по усиленному варианту. Переходы транспортных средств с войсками совершались по малой трассе в охранении боевых кораблей.

Для достижения скрытности посадки войск погрузка техники и переход кораблей совершались только в темное время. Посадка войск и погрузка техники производились в Леднево и Кабоне; высадка и разгрузка — в Морье, бухте Гольсмана и Осиновце.

Погода в период перевозок была неустойчивая, ветры северного и северо-восточного направлений, силой 5—6 баллов, состояние озера 4—6 баллов.

Из-за свежей погоды перевозки начались только в ночь с 24 на 25 июля и полностью были закончены 28 июля.

Всего было перевезено: 7477 человек личного состава, 577 лошадей, 85 орудий, 18 минометов, 10 тракторов, 49 автомашин, 12 автоцистерн, 17 кухонь, 309 повозок, 710 т разного груза.

В целом задача, поставленная флотилии, была выполнена без потерь и в срок. Опыт перевозок показал, что при таком количестве транспортных средств и боевых кораблей, привлеченных для перевозок по малой трассе, за одну ночь можно перевезти около двух дивизий без тылов.

С 13 октября по 11 ноября пять тендеров Ладожской флотилии перевозили по р. Волхов и ее притокам боеприпасы и продовольствие для частей 4-й армии Волховского фронта, сообщение с которыми по суше из-за распутицы было затруднено, а в ряде районов вообще невозможно. Перевозки производились в исключительно трудных условиях по рекам, ранее несудоходным, мелким и сильно засоренным, под артиллерийским и минометным огнем противника. Задача, поставленная тендерам командованием Волховского фронта, была выполнена ими успешно, без потерь и повреждений.

Всего тендеры доставили на передний край 455 т груза, из них 70 т боеприпасов и 385 т продовольствия.

Раннее вскрытие Ладожского озера и успешная подготовка флотилии к началу летней кампании позволили начать перевозки примерно на два месяца раньше, чем в 1942 г. Первый рейс на малой трассе совершила 29 марта канонерская лодка «Шексна», пробивая путь среди льдов для движения кораблей в губе Петрокрепость. На большой трассе первый конвой вышел 22 апреля.

Несмотря на то, что основной поток грузов после прорыва блокады шел по железной дороге, перевозки через Ладожское озеро имели большое значение по объему грузооборота и потому, что дублировали единственный железнодорожный путь из Ленинграда в тыл страны.

В отличие от летней кампании 1942 г. основная масса людей и подавляющее количество грузов были перевезены транспортом, грузопас-

сажирскими судами и буксирами. Корабли Ладужской флотилии в редких случаях привлекались к буксировке барж на большой и на малой трассах. Озерные буксирные пароходы были использованы со значительно большей нагрузкой, что позволило освободить боевые корабли от буксировки груженых барж.

Задачи, возложенные на флотилию, по обеспечению перевозок через озеро были выполнены успешно. Принятая организация и система обеспечения перевозок полностью себя оправдали.

ПРОТИВОМИННАЯ ОБОРОНА В ЛЕТНЮЮ КАМПАНИЮ 1943 г.

В 1943 г. общая оперативная обстановка на театре сложилась благоприятно для Ладужской флотилии — на озере не было сколько-нибудь значительных сил противника. Однако это не исключало возможности минных постановок на наших озерных путях сообщения. Поэтому вопросам противоминной обороны в летнюю кампанию 1943 г. командование флотилии попрежнему уделяло большое внимание. Система мероприятий по противоминной обороне на театре слагалась из противоминного наблюдения, организации и проведения тральных действий и других мероприятий борьбы с минами.

Противоминное наблюдение (рис. 25). Организация и осуществление противоминного наблюдения в районе западнее меридиана $31^{\circ}42'3$ возлагались на военно-морскую базу Осинец, а в районе восточнее этого меридиана — на ОВР главной базы.

Система противоминного наблюдения военно-морской базы Осинец состояла из девяти береговых, 11 озерных и пяти постов в канале, выставляемых по повседневному варианту, и дополнительно пяти озерных постов, выставляемых по усиленному варианту. Противоминное наблюдение ОВР главной базы включало шесть озерных постов и девять постов — в канале. Эти посты выставлялись по повседневному варианту и дополнительно на озере еще выставлялись два поста по усиленному варианту.

Кроме постов, к несению службы противоминного наблюдения привлекались дозорные корабли, корабли, находившиеся в озере, на рейдах и в каналах, береговые посты СНиС и наблюдательные посты береговых батарей. Для уничтожения обнаруженных мин в базах находились в постоянной готовности тральщики и катера МО с запасом глубинных бомб.

Старшими постов противоминного наблюдения на озере являлись старшины катеров и мотоботов. На береговые посты для этой цели назначались старшины из состава флотилии. Основным руководящим документом для них являлась «Инструкция по противоминному наблюдению», разработанная штабом флотилии еще в первом полугодии.

Связь большинства пловучих постов с командованием осуществлялась визуальными и пиротехническими средствами; отдаленные посты имели радиоаппаратуру. Береговые посты имели связь с командованием по телефону и через ближайшие посты СНиС по радио.

Так как визуальные и пиротехнические средства не обеспечивали пловучие посты противоминного наблюдения надежной связью с командованием, особенно в плохую видимость, то во втором полугодии была введена система обхода всех пловучих постов на катере один раз в сутки для сбора донесений о минной опасности. Средства связи береговых постов противоминного наблюдения вполне обеспечивали управление ими.

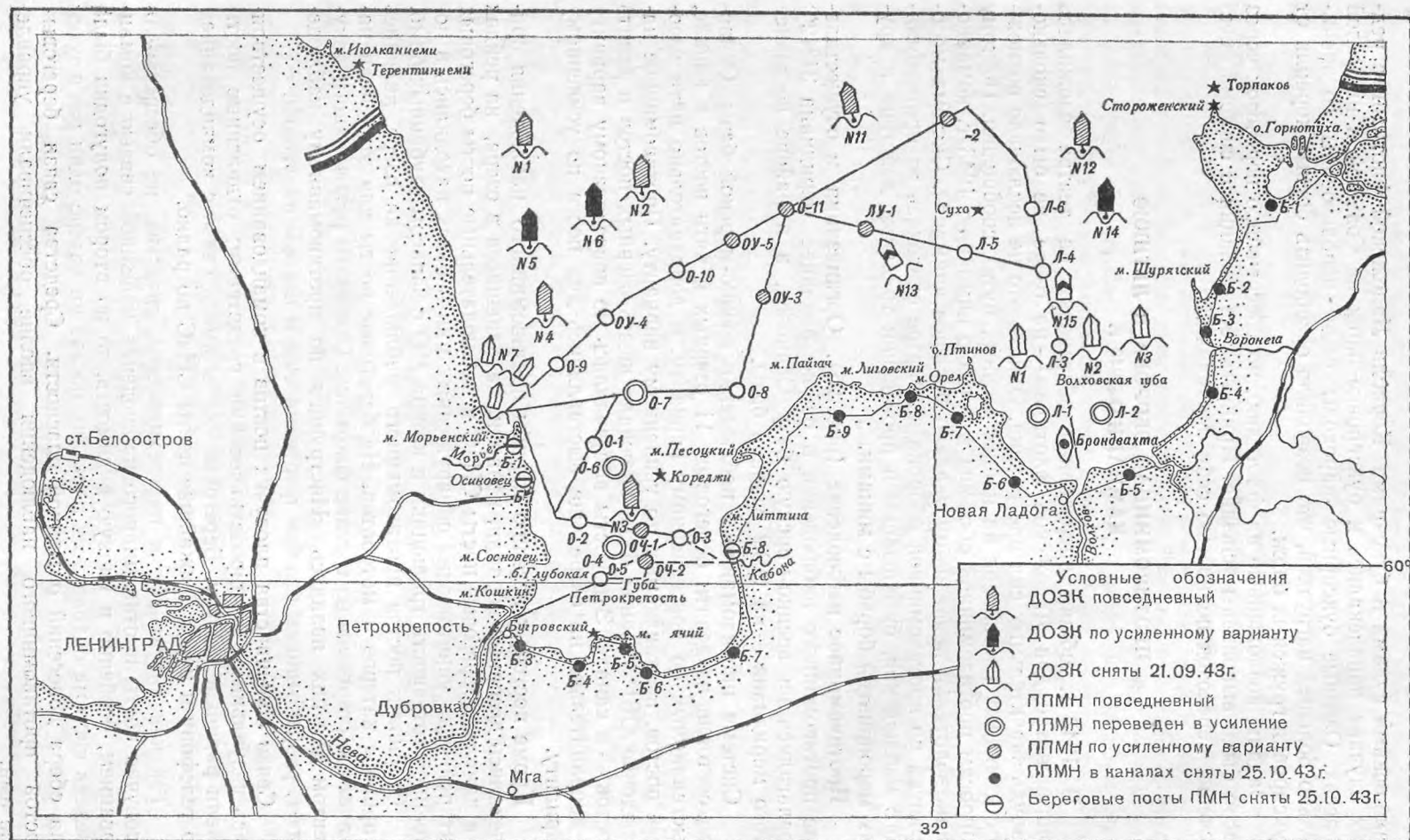


Рис. 25. Организация противоминного наблюдения и дозорной службы Ладужской флотилии в летнюю кампанию 1943 г.

Катера и мотоботы оказались не приспособленными для службы в качестве пловучих постов противоминного наблюдения, так как были недостаточно мореходны и при ветре свыше 5 баллов их приходилось снимать. Отсутствие достаточного вооружения делало их беззащитными от атак авиации и надводных кораблей. Кроме того, средства связи, пловучих постов противоминного наблюдения не позволяли своевременно предупредить командование о минной обстановке в районе наблюдения поста.

Тральные действия. Задачи траления в летнюю кампанию 1943 г. на озере сводились к обеспечению безопасности плавания конвоев и отдельных кораблей от контактных и неконтактных мин противника путем траления фарватеров и сплошного траления закрытых для плавания районов.

Для решения поставленной задачи привлекались следующие силы и средства:

1. 1-й дивизион катеров-тральщиков в составе трех катеров-тральщиков с двумя баржевыми электромагнитными тралями и одним петлевым электромагнитным тралом, двух катеров-тральщиков типа Р с облегченным тралом Шульца и катерным тралом, четырех катеров-тральщиков типа КМ и мотобота «ОВР-30» в качестве ведущего.

2. 2-й дивизион катеров-тральщиков в составе двух катеров-тральщиков с баржевым электромагнитным тралом, трех мотоботов, двух катеров-тральщиков с хвостовым магнитным тралом № 34 и 35, одного катера-тральщика № 112 в качестве вехостава, одного тральщика с бесшпиронным акустическим тралом и одного мотобота в качестве ведущего.

3. 6-й дивизион тральщиков в составе шести тральщиков с морским тралом Шульца, змейковым и бесшпиронным акустическим тралями.

4. Катера МО для бомбометания глубинными бомбами.

Тральными действиями в районе к западу от меридиана $31^{\circ}42'3$ руководил командир военно-морской базы Осиновец; к востоку от указанного меридиана — командир ОВР главной базы флотилии. Непосредственно руководили тралением командиры дивизионов тральщиков. Результаты траления сведены в таблицу (приложение 7).

Траление обеспечивалось дозорами, кораблями поддержки дозоров, береговыми батареями и звеном истребителей, дежурившим на аэродроме Выстав или Новая Ладога.

Помимо траления тральщики иногда привлекались к проводке кораблей и судов за контактными и неконтактными тралями. Проводка кораблей за тралями специально отрабатывалась на учениях.

В период весеннего ледохода на р. Волхов флотилия занималась уничтожением плавающих противопехотных и противотанковых мин, которые противник пускал по реке. Для этой цели было установлено круглосуточное наблюдение за водной поверхностью Волхова, а также периодическое обследование берегов реки для розыска выброшенных мин.

Для вылавливания и уничтожения обнаруженных мин в главной базе были созданы две партии разоружения, 3—5 человек каждая, работавшие под руководством флагманского минера ОВР главной базы. Всего за кампанию было разоружено и уничтожено 32 противотанковые и три противопехотные мины.

По приказу командующего Краснознаменным Балтийским флотом для защиты мостов на Неве в районе Петрокрепости от плавающих мин в истоке реки было поставлено боновое заграждение. Эта задача, порученная Охране водного района военно-морской базы Осиновец, была выполнена в августе. Правый исток реки от пристани завода имени Моро-

зова до острова Ореховый был перекрыт бонами общей длиной 400 м на семи пловучестях.

Каждая пловучесть (за неимением штатных) была изготовлена из четырех корпусов мин образца 1926 г., скрепленных между собою угловым железом при помощи электросварки. Пловучести были поставлены на 3—4-т якоря, между бонами оставлялся проход по фарватеру шириной 65 м. Левый исток реки от о. Ореховый до дамбы Новоладожского канала был перекрыт бонами длиной 100 м. Под бонами первоначально были подвешены сети, но затем из-за сильного течения они были сняты.

Сильное течение в истоках реки, достигающее до 9 км/час, отсутствие необходимого кранового оборудования и недостаточного количества личного состава, а также частые обстрелы противником постов и бонов чрезвычайно затрудняли постановку и уход за противоминным ограждением. С началом ледостава боновое ограждение было снято.

В летнюю кампанию 1943 г. противник мин на театре не применял. Поэтому проверить эффективность тральных средств, приемов траления и степень умения личного состава применять тральное оружие в действительной обстановке было невозможно. Однако тральные действия Ладожской флотилии в 1943 г. показали, что имевшиеся в составе флотилии тральщики, особенно для неконтактного траления, в случае активного применения противником минного оружия из-за своей малочисленности не могли обеспечить безопасность плавания. Кроме того, тральщики, предназначенные для неконтактного траления и переоборудованные из рейдовых катеров и рыболовных ботов, были недостаточно мореходны, имели малосильные и изношенные двигатели.

ВЫВОДЫ

1. В 1943 г. в связи с успешным наступлением войск Ленинградского и Волховского фронтов и прорывом блокады стратегическая обстановка под Ленинградом резко изменилась в нашу пользу. Освобождение частями Советской Армии Петрокрепости и очищение от противника всего южного побережья Ладожского озера дало возможность расширить район базирования флотилии.

Успешно закончив зимний судоремонт и перевооружение кораблей, выполнив план боевой и политической подготовки, Ладожская флотилия вступила в летнюю кампанию 1943 г. более подготовленной по сравнению с предыдущими годами. Штабы как органы управления также были подготовлены значительно лучше и могли успешнее решать задачи по взаимодействию соединений флотилии с частями Советской Армии и авиацией.

2. Зимой 1943 г. в тяжелых ледовых условиях флотилия принимала активное участие в прорыве блокады Ленинграда, доставляя боевое снабжение и продовольствие частям Советской Армии и поддерживая их наступление огнем береговой артиллерии.

После прорыва блокады и очищения от противника южного побережья Ладожского озера было восстановлено железнодорожное сообщение Ленинграда со страной. Но несмотря на это озерные сообщения сохранили важное значение, так как дублировали единственную железную дорогу, находившуюся под артиллерийским обстрелом противника.

Флотилия успешно справилась с задачами по обеспечению перевозок.

3. В летнюю кампанию 1943 г. Ладожская флотилия, имея значительное превосходство в силах, держала противника в постоянном напряжении. Это освободило большое количество наших войск от непо-

средственной обороны побережья и позволило использовать их на других участках фронта. Активные боевые действия флотилии в 1943 г. были более организованными по сравнению с предыдущими годами.

4. Противник, имея на озере весьма ограниченные силы и потеряв инициативу, отказался от активных боевых действий и ограничился только обороной занятого им побережья и островов.

5. Особенности театра (белые ночи, большая удаленность расположенных в шхерах баз противника и озерных сообщений, прикрытых островами Валаамского архипелага), незначительное движение на сообщениях и постоянное стремление противника избежать встреч с нашими силами не дали возможности нанести ему урон в бою.

Одновременно необходимо отметить, что командование Ладожской флотилии недостаточно активизировало боевые действия и не использовало полностью преимущество своих сил на озере. В большинстве случаев боевые действия флотилии преследовали разведывательные цели и проводились в тех районах, где деятельность противника была ограничена.

Так как движение на путях сообщения в северной части озера было незначительным, поиски катерами в ночное время следовало бы прекратить.

Ошибкой командования флотилии является отказ от захвата острова Воссинансари, занимавшего выгодное положение на озере. Захват острова облегчил бы боевые действия флотилии в северной части озера и дал бы возможность контролировать движение на путях сообщения в этом районе.

ГЛАВА V
БОЕВЫЕ ДЕЙСТВИЯ ФЛОТИЛИИ В 1944 г.
(январь—июнь)

ОБЩАЯ ОБСТАНОВКА ПОД ЛЕНИНГРАДОМ В НАЧАЛЕ 1944 г.
ЗАДАЧИ ФЛОТИЛИИ

Выдающиеся победы Советских Вооруженных Сил в 1943 г. создали необходимые условия для развертывания еще более крупных наступательных операций в 1944 г. с целью полного изгнания немецко-фашистских оккупантов с советской земли и ликвидации «нового порядка в Европе».

Все условия для выполнения этой исторической задачи, стоявшей перед советским народом и его Вооруженными Силами, были налицо. Советские Вооруженные Силы обогатились опытом ведения современной войны. Генералы, адмиралы и офицеры научились организовывать взаимодействие родов войск, управлять ими в бою и использовать боевую технику.

Труженики советского тыла, вдохновляемые и направляемые Коммунистической партией, обеспечили подъем нашей социалистической промышленности и сельского хозяйства, бесперебойно снабжая Вооруженные Силы первоклассной техникой и всем необходимым для ведения войны. Немцам не удалось превзойти Советскую Армию по качеству вооружения.

С 1943 г. наша промышленность ежегодно давала фронту более 30 000 танков, самоходных установок и бронемашин, до 40 000 самолетов, до 120 000 орудий, сотни тысяч пулеметов, миллионы винтовок и автоматов. Советская Армия превзошла противника не только качеством вооружения, но и количеством танков, самолетов, орудий.

Вооруженные Силы Советского Союза по разработанному Верховным Главнокомандованием стратегическому плану нанесли в 1944 г. десять сокрушительных ударов по немецко-фашистским войскам. В результате этих ударов были полностью освобождены от немецко-фашистских захватчиков временно оккупированные районы нашей Родины, а военные действия Советской Армии перенесены на территорию фашистской Германии и ее сообщников по грабежу и разбою. 1944 г. вошел в историю как год решающих побед советского народа и его Вооруженных Сил над немецко-фашистскими захватчиками.

Первый сокрушительный удар был нанесен нашими войсками в январе 1944 г. под Ленинградом и Новгородом с целью освобождения Ленинграда от вражеской блокады и разгрома крупной группировки противника на северо-западном участке советско-германского фронта.

После летних боев 1943 г. восточнее ст. Мга противник отказался от попыток замкнуть кольцо блокады вокруг Ленинграда. Но, учитывая **важное значение своих позиций под Ленинградом**, как основы всего левого крыла восточного фронта, немецко-фашистское командование делало все возможное, чтобы удержать их. Создав вокруг города глубоко эшелонированную оборону, так называемый «северный вал», и усилив артиллерийский обстрел, немцы старались причинить городу-герою как можно больше разрушений. Но Ленинград стойко боролся и накапливал силы. Благодаря заботам Коммунистической партии и Советского правительства город стал неприступной крепостью для врага. Через Ладожское озеро, а затем после прорыва блокады в январе 1943 г. по железной дороге Ленинградский фронт и Краснознаменный Балтийский флот непрерывно снабжались необходимым количеством боеприпасов, вооружения, боевой техникой и пополнениями.

План разгрома немецких войск под Ленинградом и Новгородом представлял собой новое достижение советского военного искусства. Он предусматривал мощный комбинированный удар силами Ленинградского, Волховского и 2-го Прибалтийского фронтов, Краснознаменного Балтийского флота и советских партизан. Эта операция является единственным в истории примером наступательной операции, в которой снятие блокады с осажденного города переросло в решительное наступление, закончившееся полным разгромом врага. При этом сокрушительный удар по врагу был нанесен не извне, а изнутри — войсками почти изолированного фронта после 900-дневной активной обороны.

Выполняя стратегический план, войска Ленинградского и Волховского фронтов при содействии части сил 2-го Прибалтийского фронта, при активном содействии Краснознаменного Балтийского флота и партизанских соединений перешли в наступление, прорвали долговременную оборону противника, разгромили 18-ю и нанесли поражение 16-й немецкой армии. Остатки полумиллионной гитлеровской армии были отброшены и разгромлены, советские войска заняли исходные позиции на подступах к Прибалтике, создав выгодные условия для разгрома прибалтийской группировки врага.

В результате первого сокрушительного удара Ленинградская область была освобождена от немцев, что значительно улучшило положение наших войск и на советско-финском фронте. Войска Ленинградского и Карельского фронтов получили свободу маневра своими резервами, а Краснознаменный Балтийский флот — благоприятные условия для своего развертывания. Поражение немецко-фашистских войск под Ленинградом сильно повлияло на политико-моральное состояние финской армии.

Весной 1944 г. войска Ленинградского и Карельского фронтов начали тщательную подготовку к разгрому противника на Карельском перешейке и межозерном районе, где финны, используя благоприятные условия местности, создали мощную глубоко эшелонированную оборону. Одновременно для подрыва экономики Финляндии авиация приступила к нанесению массированных ударов по ее тылам и административно-промышленным центрам.

На зимний период 1943/44 г. перед Ладожской флотилией стояли следующие основные задачи:

1. Оборонять стоянки кораблей в главной базе — Новая Ладога и военно-морской базе Осиновец силами этих баз и средствами частей и кораблей, базирующихся на них.

2. Отработать организацию артиллерийской поддержки корабельной и береговой артиллерией флотилии взаимодействующих частей Советской Армии.

3. Произвести зимний ремонт кораблей.

Оборона рейдов и якорных стоянок кораблей в период ледостава входила в общую систему обороны баз. Планом обороны баз предусматривалось также взаимодействие с соседними армейскими частями. Главными объектами обороны являлись корабли, аэродромы, учреждения, склады и т. п.

Оборона якорной стоянки кораблей и других объектов осуществлялась по следующему принципу. Вся территория главной базы была разбита на пять оборонительных участков, а военно-морская база Осиневец — на три участка. Внутри каждого участка создавался опорный пункт с круговой обороной, который был укомплектован личным составом кораблей и частей, расположенных на территории пункта. Для уничтожения противника в случае прорыва его в район базы и усиления опорных пунктов в главной базе был организован резерв в составе сводной стрелковой роты и сводного офицерского взвода, а в военно-морской базе Осиневец — в составе стрелковой роты.

На направлениях наиболее вероятного движения противника к базе были нарезаны рубежи неподвижного заградительного артиллерийского огня (НЗО) и сосредоточенного огня (СО) корабельной артиллерии и зенитных батарей. На кораблях и батареях были изготовлены огневые планшеты и произведены необходимые предварительные расчеты.

Для усиления системы огня отдельных опорных пунктов с катеров МО была снята часть пушек и крупнокалиберных пулеметов. В главной базе была создана резервная двухорудийная подвижная 45-мм батарея на санях.

Организация взаимодействия оборонительных участков друг с другом и организация взаимодействия сил флотилии с частями Советской Армии, расположенными в районе баз, предусматривала единую систему огня (вызов огня кораблей и батарей командирами армейских частей и вызов огня армейской артиллерии), взаимную информацию об обстановке и помощь резервами.

Общее руководство обороной главной базы осуществлял командующий флотилией. Непосредственное командование обороной главной базы и военно-морской базы Осиневец соответственно возлагалось на начальника отделения береговой обороны флотилии и командира базы, которым подчинялись командиры оборонительных участков. Командирами оборонительных участков назначались командиры соединений и частей, расположенных на данном участке.

Отработка организации обороны, совершенствование и проверка ее проходили на тактических учениях, проводившихся непосредственно на местности и учениях по управлению боем.

Боевая подготовка флотилии зимой 1943/44 г. была направлена главным образом на организацию и отработку взаимодействия с частями Советской Армии и соединений флотилии между собой. Основные вопросы взаимодействия соединений флотилии между собой, с авиацией Краснознаменного Балтийского флота и с соседними частями Советской Армии были разработаны в документах и изучены офицерским составом на проведенных учениях, играх и групповых упражнениях.

Параллельно с подготовкой одиночных кораблей и однородных соединений отработывалось взаимодействие соединений и тактических групп между собой, с авиацией, береговой артиллерией и частями Советской Армии. На проводимых тактических играх и общefлотильских уче-

ниях отработывалась организация поддержки фланга армии с высадкой тактического десанта. Отрядом канонерских лодок на тактических играх была отработана организация артиллерийской поддержки фланга сухопутных войск и огневого сопровождения частей Советской Армии. Кроме того, были отработаны организация воинских перевозок, охранение конвоев на переходе и оборона стоянки кораблей на открытых рейдах.

На кораблях большое внимание обращалось на отработку боевой и повседневной организации. Личный состав был обучен использованию своего оружия в различных условиях боевой обстановки.

Штабы соединений флотилии были подготовлены к выполнению основных боевых задач:

- бою с кораблями противника в составе соединений;
- высадке тактического десанта;
- поиску и уничтожению кораблей противника на его путях сообщения;
- артиллерийской поддержке и огневому сопровождению частей армии.

В зимний период 1943/44 г. личный состав флотилии произвел планово-предупредительный и текущий ремонт большинства кораблей, который был окончен 20 марта с хорошими и отличными показателями, что обеспечило безаварийное плавание кораблей в течение всей кампании 1944 г. Кроме того, было отремонтировано 71 артиллерийская система, 106 пулеметов, 10 дымовых аппаратов и большое количество другого вооружения.

Ладожская флотилия к началу летней кампании 1944 г. имела в своем составе следующие силы.

Боевые корабли:

- отдельный отряд канонерских лодок — пять канонерских лодок и десантное судно «ДБ-51»,
- отдельный отряд бронекатеров — четыре бронекатера,
- 1-й дивизион сторожевых катеров — семь катеров МО и пять катеров КМ,
- 2-й дивизион сторожевых катеров — четыре катера МО и семь катеров КМ,
- 6-й дивизион тральщиков — двенадцать тральщиков, 1-й и 2-й дивизионы катеров-тральщиков — 22 катера-тральщика и четыре тралбаржи,
- отряд транспортов — пять транспортов и две шхуны,
- группа подводных лодок — две подводные лодки,
- отряд рейдовых катеров и охраны каналов — 15 катеров,
- группа глиссеров — пять глиссеров,
- охрана рейдов военно-морской базы Осиновец — 12 катеров,
- звено торпедных катеров — два торпедных катера.

Береговая артиллерия:

- 11-й отдельный зенитный артиллерийский дивизион — четыре батареи ХІІІ—76,2-мм,
- две отдельные зенитные артиллерийские батареи в Морье № 60 (ІІІ—76,2-мм) и № 194 (ІІІ—76,2-мм),
- батарея № 101 на м. Сосновец (ІІІ—102-мм),
- батарея № 380 в д. Кошкино (ІІ—130-мм),
- батарея № 440 — Остермановская (ІІ—100-мм),
- батарея № 473 на острове Сухо (ІІІ—100-мм),
- батарея № 537 — Шуряги (ІІІ—102-мм).

Организация Ладожской флотилии дана в приложении 8.

На 1 марта 1944 г. в составе авиационной группы, оперативно подчиненной флотилии, находилась 3-я авиаэскадрилья (10 самолетов ЛАГГ-3ф) 11-го истребительного авиационного полка. 18 июня 3-я авиаэскадрилья была сменена 1-й авиаэскадрильей (10 самолетов Ла-5) 10-го гвардейского истребительного авиационного полка. Кроме того, в оперативное подчинение флотилии было передано звено самолетов-разведчиков из состава 15-го отдельного разведывательного авиационного краснознаменного полка.

Ледовые условия на Ладожском озере зимой 1943/44 г. резко отличались от предыдущих двух лет. Ледяной покров в течение зимы под влиянием сильных ветров и теплой погоды часто разрушался. Сравнительно устойчивый лед, доходивший до района о. Сухо, установился лишь в конце зимы. 22 апреля озеро вскрылось, 28 апреля очистилось от льда.

Ладожской флотилии на летнюю кампанию 1944 г. в связи с подготовкой наступления наших войск на Карельском перешейке и в межозерном районе были поставлены следующие задачи:

1) Поддерживать благоприятный для флотилии оперативный режим, постоянно усиливая свою активность в северном направлении.

2) Содействовать наступлению приозерным флангам 23-й и 7-й армий огнем корабельной артиллерии, высадкой десантов, перевозками войск, вооружения и снабжения.

3) Парализовать попытки противника высадить десанты и действия его озерных сил против нашего побережья, баз и путей сообщений.

В летнюю кампанию 1944 г. противник стремился главным образом обеспечить безопасность своего побережья и озерных путей сообщений от активных действий наших сил. Эти мероприятия противник, как и в 1943 г., обеспечивал наблюдением за театром, хорошо развитой и глубоко эшелонированной системой базирования, береговой и противовоздушной обороной.

В первом полугодии 1944 г. наша разведка на озере выявила следующие силы противника: две быстроходные десантные баржи, четыре сторожевых катера, пять тральщиков, два торпедных катера, большое число катеров связи и вспомогательных судов.

Немецко-фашистская авиация после разгрома гитлеровских войск и освобождения Ленинградской области вынуждена была перебазироваться на аэродромы Эстонии. Воздушная обстановка на ладожском направлении в связи с этим значительно упростилась.

Финская авиация в районах, прилегающих к Ладожскому озеру, имела в своем составе 4-й бомбардировочный полк (34 самолета Ю-88, Хе-111, До-215), базировавшийся на аэродромы Йоэнсу, Вяртсима, Сортавала, Ристилахти, Нива, и 1-й авиационный истребительный полк (16 самолетов ФД-21 и Кертис-36), базировавшийся на аэродромы Нурмалица и Видлица, 3-й истребительный авиационный полк в составе 55—60 самолетов «Фиат Р-50» и «Брустер» — на аэродромы Карельского перешейка.

Разведку на Ладожском озере противник в основном вел авиацией.

Финские одиночные бомбардировщики и группы истребителей вели эпизодическую разведку, главным образом районов озера, прилегавших к флангам фронта, а также наших баз и сухопутных путей сообщений в районе Сясьстрой, ст. Паша. В июне в связи с активными действиями наших кораблей авиация противника вела разведку и в северо-восточной части озера. Начиная с 31 мая, финские истребители поодиночке и парами, одновременно с ведением воздушной разведки наносили штурмовые удары по нашим кораблям в районе Никулясы — о. Коневец.

а 23—24 июня бомбардировочная авиация противодействовала высадке нашего десанта в районе устья р. Тулокса. Всего за кампанию 1944 г. финская авиация произвела до 80 самолето-вылетов.

Финские корабли обычно обнаруживались у своего побережья и в островном районе. Постоянной системы дозоров противник не имел. Предполагалось, что периодически появлялись в районе о-вов Валаамского архипелага одиночные катера, которые выходили для разведки.

Береговая артиллерия противника, расположенная на островах и побережье, оказывала противодействие нашим силам, которые проводили активные боевые действия в северной части озера. Так, в мае береговая артиллерия противника с о-вов Валаамского архипелага и западного побережья Ладожского озера оказывала противодействие нашим кораблям, обстреливавшим гавань Вуохенсало, деревню Лошиокки и о. Коневец, а также стремилась не допустить маневрирования наших кораблей вблизи своего побережья.

Минных заграждений противник не ставил и мероприятий по противолодочной обороне не проводил. Переброска и действия наших подводных лодок на озере противнику были неизвестны.

Движение судов противника на его озерных путях сообщения было незначительным. Отмечались эпизодические перевозки между базами, укрепленными островами, а также в районах озерных флангов финских войск. Переходы противник производил, как правило, днем вблизи побережья или шхерами.

ПОВСЕДНЕВНАЯ БОЕВАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ФЛОТИЛИИ ПО ПОДДЕРЖАНИЮ БЛАГОПРИЯТНОГО ОПЕРАТИВНОГО РЕЖИМА НА ОЗЕРЕ (МАЙ — ИЮНЬ 1944 г.)

Для поддержания благоприятного оперативного режима с началом летней кампании были организованы разведка, дозорная служба, противоминное наблюдение, охрана рейдов и гаваней; произведено навигационное и гидрографическое оборудование театра, траление Невы и фарватеров между базами.

Для разведки были привлечены авиация, надводные корабли и подводные лодки. Тесное взаимодействие флотилии с приозерными флангами 23-й и 7-й армий позволило целеустремить разведку на обеспечение совместных боевых действий.

В результате разведки были выявлены состав и дислокация озерных сил противника, характер береговой обороны, дислокация авиации на прибрежных аэродромах и система противодесантной обороны на восточном побережье в районе устья р. Олонка — устье р. Видлица. Обнаружен вновь созданный противником опорный пункт на о. Верккосари и установлен характер его обороны, уточнен характер обороны противника на о. Гачь. Эти сведения в дальнейшем облегчили Ладожской флотилии успешно решить задачи по содействию приозерным флангам 7-й и 23-й армиям в четвертом решающем ударе.

Дозорная служба на озере в летнюю кампанию 1944 г. была организована в соответствии с «Наставлением по дозорной службе ЛВФ», составленным в 1943 г. К началу кампании «Наставление» было откорректировано и приведено в соответствие с наличными силами и сложившейся обстановкой.

Дозорная служба на театре к востоку от меридиана 31°42'4" осуществляла ОВР главной базы, к западу от указанного меридиана силами военно-морской базы Осиновец. Соответственно, организация и руковод-

ство дозорной службой были возложены на командира ОВР главной базы и командира военно-морской базы Осиновец (рис. 26).

Наставление по дозорной службе предусматривало усиленный и повседневный варианты. По усиленному варианту дозоры выставлялись при усложнявшейся обстановке на театре и при сосредоточении в базах большого числа кораблей. Для придания дозору устойчивости в поддержке дозора в главной базе и в Осиновце в десятиминутной готовности находились две канонерские лодки, четыре катера МО и звено истребителей в трехминутной готовности — на аэродроме Новая Ладога. Кроме кораблей и истребительной авиации, в поддержку дозоров в каждой базе назначалась дежурная батарея, которая имела по одному орудию в немедленной готовности. Радиолокационных и других технических средств обнаружения кораблей противника флотилия не имела.

Взаимодействие дозорных кораблей и береговых батарей проводилось на основе «Наставления по взаимодействию кораблей и береговых батарей ЛВФ». Наставлением предусматривалось:

— под давлением превосходящих сил противника отход дозорных кораблей под защиту береговых батарей;

— вызов дозорными кораблями огня батарей по кораблям противника, которых батареи не наблюдают из-за плохой видимости;

— наведение луча прожектора на корабли противника;

— информация командиров батарей об обстановке на озере.

Взаимодействие дозорных кораблей с авиацией предусматривало только вопросы наведения нашей истребительной авиации на самолеты противника. Для этой цели на катерах МО были организованы посты наведения истребительной авиации, взаимодействие было отработано на совместных учениях катеров и самолетов.

Система дозоров от баз обеспечивала своевременное приведение всех сил флотилии в боевую готовность.

В летнюю кампанию 1944 г. противник ни разу не пытался прорваться через линию наших дозоров или атаковать наши дозорные корабли своими корабельными силами. Наши дозорные корабли только два раза были безуспешно атакованы истребителями типа «Брустер».

Директивой командующего Краснознаменным Балтийским флотом на Ладожскую флотилию с началом кампании была возложена задача противоминной обороны и противоминного наблюдения на озере, приладожских каналах и на Неве от Петрокрепости до деревни Новая.

На флотилии были организованы 18 береговых и пловучих постов противоминного наблюдения. Помимо этого, к несению службы противоминного наблюдения были привлечены дозорные корабли, посты СНиС, наблюдательные посты береговых и зенитных батарей, а также все корабли, находившиеся в озере, на рейде и в базах.

Противодесантная оборона обеспечивалась разведкой на озере, проводимой в порядке повседневной боевой деятельности, готовностью батарей, кораблей и частей флотилии, а также готовностью сухопутных частей, расположенных на побережье, к отражению высадки десанта противника. Готовность соединений флотилии к отражению десанта и организация взаимодействия разнородных сил, участвовавших в обороне побережья, отработывались на учениях и играх.

Идея решения противодесантной обороны на летний период сводилась к следующему:

— уничтожить десант противника в пунктах сосредоточения нанесением бомбо-штурмовых ударов авиацией КБФ по данным разведки;

— при обнаружении десанта противника в озере ослабить его на переходе предварительными ударами авиации КБФ и атаками торпедных катеров;

— если десант не был уничтожен на переходе, отразить его при высадке совместными ударами кораблей и частей флотилии в тесном взаимодействии с авиацией КБФ и войсками, обороняющими побережье.

Организация управления противодесантной обороной побережья предусматривала:

— до высадки десанта на берег боем управляет командующий флотилией;

— боем на суше по уничтожению высадившегося десанта противника управляет командующий армией, на участке которого высадился десант.

В последнем случае флотилия содействует армии, выделяя в оперативное подчинение командующего армией необходимое количество боевых кораблей.

Одновременно для успешного выполнения задач по содействию приозерным флангам 7-й и 23-й армий, готовившихся к наступлению против финнов на Карельском перешейке и межозерном районе, Ладожская флотилия активизировала повседневную боевую деятельность, направляя ее на выявление оперативного режима противника на театре, его намерений, системы обороны и пр.

Разведка катерами северо-западной части озера и высадка разведывательной группы на о. Верккосари (20—21 мая 1944 г.). Целью боевого выхода катеров было выявление режима плавания и системы береговой обороны противника в северо-западной части озера путем наблюдения с о. Верккосари, для чего на остров предполагалось высадить на несколько суток группу разведчиков.

Для проведения разведки были назначены катера МО № 199 и 228 2-го дивизиона сторожевых катеров, разведывательная группа в составе трех человек, возглавляемая офицером разведывательного отделения штаба флотилии, и средства высадки (две шлюпки-гузика и одна резиновая шлюпка). В поддержке в главной базе находились два катера МО и звено истребителей 3-й авиаэскадрильи. Руководил разведкой командир военно-морской базы Осиновец; катерами непосредственно командовал командир 2-го дивизиона сторожевых катеров.

По разведывательным данным 1943 г. на о. Верккосари гарнизона не было.

В 16 часов 20 мая катера вышли из бухты Морье и, не встретив помех со стороны противника, около 0 час. 30 мин. 21 мая высадили разведывательную группу на о. Верккосари, а сами остались в непосредственной близости от острова.

В 1 час 10 мин. с острова по катерам открыли огонь двухорудийная батарея и одиночное орудие 45—50-мм калибра. Несколько позже также открыли огонь крупнокалиберные пулеметы и батареи с о. Хейнесинма калибром до 150 мм и с м. Куркиниemi калибром до 120 мм. Последние две батареи, выпустив безрезультатно небольшое число снарядов, огонь прекратили.

Катера, открыв огонь прямой наводкой по батарее и отдельному орудью на о. Верккосари, начали обратную посадку разведывательной группы, которая в 1 час 27 мин. без потерь вместе с высадочными средствами была принята на борт катера МО № 228. Во время перестрелки один из снарядов противника попал в ходовую рубку катера МО № 228, незначительно повредив ее, и ранил офицера и одного матроса.

В 5 час. 30 мин. катера благополучно прибыли в бухту Морье.

В результате разведки катера установили, что на о. Верккосари находится гарнизон, наблюдательный пост и огневые точки. Подтвердилось наличие батарей на о. Хейнесинма и на м. Куркиниemi. Основная же задача — высадка группы разведчиков с целью выявления режима плавления — вследствие того, что до выхода не имелось данных о гарнизоне на острове, осталась невыполненной.

Разведка побережья в районе Приозерск — м. Подваниemi (28 мая 1944 г.). Целью разведки было выявить систему береговой обороны на побережье в районе Приозерск — м. Подваниemi, а также повредить причалы и строения в поселке Вуохенсало.

Для выполнения указанной задачи были выделены катера МО № 198 и 206 под командованием командира звена 1-го дивизиона сторожевых катеров. В поддержке находились катера, которые были в дозоре у м. Стороженского, и звено истребителей в Новой Ладоге. Общее руководство боевыми действиями было возложено на командира ОВР главной базы.

27 мая в 18 час. 30 мин. катера вышли из Новой Ладоги и в 1 час 28 мая, подойдя к Вуохенсало, с дистанции 20—25 каб. открыли сосредоточенный огонь по поселку. Противник сразу же открыл ответный артиллерийский огонь с различных направлений. В 1 час 09 мин. катера прекратили огонь и полным ходом на зигзаге начали отход, прикрываясь дымовыми завесами. Выйдя из-под обстрела, катера легли курсом на Морье, куда прибыли в 7 час. 45 мин. 28 мая без потерь и повреждений.

При стрельбе по берегу катера израсходовали 162 снаряда и 500 патронов ДШК. Противник выпустил по катерам около 70 снарядов разного калибра. Так как задачи выполнялись в период белых ночей, финнам удалось обнаружить катера до выхода их на боевой курс, вследствие чего маневрирование их проходило под сильным артиллерийским огнем.

Выполняя задачу, катера в районе Вуохенсало выявили три батареи (II—76-мм, II—100-мм, III—120-мм) и спаренный 20-мм пулемет на м. Мустаниemi. Результаты стрельбы наших катеров не установлены.

Разведка катерами побережья в районе поселка Лошиокки (28—29 мая 1944 г.). Для разведки побережья в районе поселка Лошиокки с целью выявления системы береговой обороны были выделены катера МО № 199 и 228 под командованием командира 2-го дивизиона сторожевых катеров. В поддержке находились два катера в районе восточнее Никулясы. Общее руководство разведкой возлагалось на командира военно-морской базы Осиновец.

В 17 час. 10 мин. 28 мая катера вышли из бухты Морье на буксире тральщика с целью экономии горючего. В точке Ш = 60°29',5, Д = 31°20' катера отдали буксиры и пошли своим ходом. В 0 час. 50 мин. 29 мая, подойдя к поселку Лошиокки на дистанцию 25 каб., оба катера легли на боевой курс и одновременно открыли огонь по поселку.

Стрельба велась по площади с полной скорострельностью в течение 5 минут. Противник ответного огня не вел. В 0 час. 56 мин. катера приблизились к поселку Лошиокки на дистанцию 20 каб.; катер МО № 119 перенес огонь по м. Илляниemi. В 0 час. 58 мин. противник с о. Коневец выпустил по катерам четыре снаряда, которые упали с недолетом 2 каб. Стреляла двухорудийная батарея калибром 100—120 мм.

В 1 час 01 мин., подойдя к берегу на дистанцию до 17 каб., катер МО № 228 перенес огонь по м. Илляниemi, а сторожевой катер МО № 199 — по м. Ярисивиниemi. В 1 час 05 мин. противник открыл огонь

по катерам с южной окраины поселка Лошиокки и с м. Ярисивиниеми, несколько позже — с м. Илляниниеми.

Сторожевые катера, ведя огонь, засекли все стрелявшие батареи противника и в 1 час 15 мин. легли на курс отхода, выпустив по противнику 257 снарядов.

В 7 часов 29 мая катера без потерь и повреждений ошвартовались у пирса бухты Морье.

Таким образом, основная задача, стоявшая перед катерами, была выполнена. Произведя огневой налет на поселок Лошиокки, катера выявили наличие батарей в следующих пунктах:

1) на м. Ярисивиниеми — двухорудийная батарея калибром 75—76 мм;

2) на южной окраине поселка Лошиокки — одно орудие 75—76 мм;

3) на м. Илляниниеми — одно орудие калибром 75—76 мм.

Кроме того, подтвердилось наличие 100—120-мм батареи двухорудийного состава на м. Каменный о. Коневец.

Разведка обороны о. Коневец (30 мая 1944 г.). Целью разведки было выявить расположение батарей и их калибр, а также привлечь внимание противника к западному побережью озера. Разведка выполнялась канонерской лодкой «Конструктор»¹ в охранении катеров МО № 198 и 206. В поддержку были выделены два катера МО, находившиеся в дозоре восточнее Никулясы, канонерская лодка и два торпедных катера — в военно-морской базе Осиновец и звено истребителей — в Новой Ладоге. Выполнение задачи было возложено на командира отдельного отряда канонерских лодок.

В 20 час. 05 мин. 30 мая канонерская лодка «Конструктор» в охранении катеров МО вышла из бухты Морье. В 21 час 35 мин. корабли заметили ракеты, выпускаемые с м. Илляниниеми.

В 23 час. 30 мин. корабли прибыли в точку развертывания, легли на боевой курс и через 2 минуты канонерская лодка «Конструктор» с дистанции 72 каб. открыла огонь по монастырю на о. Коневец. В 23 час. 34 мин. батареи противника, расположенные на мысах Ярисивиниеми, Илляниниеми и в районе Сортанлахти, открыли ответный огонь по нашим кораблям.

Стрельба батарей противника была достаточно меткой, снаряды ложились в 25—30 м недолетами и перелетами. Наши корабли вынуждены были закрываться дымовыми завесами и применять артиллерийский зигзаг. В 23 час. 40 мин. канонерская лодка «Конструктор» перенесла огонь по строениям, расположенным на горе Святой Коневец. В 23 час. 46 мин. командир отряда, считая свою задачу выполненной, прекратил огонь; корабли легли на курс отхода и в 3 час. 45 мин. 31 мая без потерь и повреждений возвратились в Морье. За время стрельбы было израсходовано 92—100-мм фугасных снаряда и 7 гранат. Противник выпустил по кораблю около 80—152-мм снарядов.

В результате обстрела кораблям удалось засечь 120—152-мм батареи противника на м. Илляниниеми с дальностью стрельбы 115 каб., севернее м. Илляниниеми в районе Сортанлахти 88-мм батарею с дальностью стрельбы 100 каб. и на м. Ярисивиниеми батарею неустановленного калибра. Расположение батарей на о. Коневец выявить не удалось, так как батареи огонь не открывали.

Поиск катерами в районе о. Валаам и Воссинансари (7—8 июня 1944 г.). Поиск производился с целью обнаружения и уничтожения судов

¹ Бывший сторожевой корабль «Конструктор».

противника, а также выявления: системы обороны противника на о-вах Келисари, Мэкериккэ, Воссинансари и Верккосари.

Поиск выполняли катера МО № 102 и 112 под командованием командира звена 2-го дивизиона сторожевых катеров. В поддержке находились катера МО № 201, 213, 215 и 228, которые производили разведывательное траление в районе банки Суханевская, и звено истребителей на аэродроме Новая Ладога. Общее руководство поиском было возложено на командира военно-морской базы Осинец.

В 17 час. 42 мин. 7 июня катера вышли из бухты Морье на буксире тральщика с целью экономии горючего. В точке Ш = 60°25'0, Д = 31°10'0 катера отдали буксир и пошли своим ходом.

В 0 час. 35 мин. 8 июня катера подошли к о. Воссинансари на дистанцию 18 каб. и открыли огонь по строениям, расположенным в юго-восточной части острова. Через минуту, выпустив 20 снарядов, катера прекратили огонь и повернули на о. Верккосари. Подойдя к острову на дистанцию 25 каб., катера в 1 час 07 мин. открыли огонь по восточной оконечности острова, где предполагалась 47-мм батарея противника. Выпустив по предполагаемой батарее противника 30 снарядов, катера в 1 час 08 мин. прекратили огонь и начали движение параллельно берегу с целью вызвать огонь батарей противника на себя. Катера находились вблизи берега в течение 20 минут, но противник огня не открывал и ничем себя не обнаруживал.

В 1 час 40 мин. катера легли на курс отхода в базу и в 7 час. 50 мин. прибыли в бухту Морье. На переходе в базу катера были дважды безуспешно атакованы двумя истребителями типа «Брустер». Атаки самолетов отражались огнем пушек и пулеметов.

Заканчивая описание боевой деятельности флотилии в первые месяцы летней кампании 1944 г., необходимо указать, что противник на озере, как и в 1943 г., придерживаясь тактики пассивной обороны и имея ограниченные силы, никаких активных действий не предпринимал. Ладожская флотилия повседневной боевой деятельностью установила благоприятный для себя устойчивый режим на театре и поддерживала его в течение всей кампании.

ГЛАВА VI

УЧАСТИЕ ЛАДОЖСКОЙ ФЛОТИЛИИ В РАЗГРОМЕ ФИНСКОЙ АРМИИ В 1944 г.

РАЗГРОМ ФИНСКОЙ АРМИИ В КАРЕЛИИ И НА КАРЕЛЬСКОМ ПЕРЕШЕЙКЕ В 1944 г.

1944 г. начался мощными ударами Советских Вооруженных Сил на различных участках советско-германского фронта с целью изгнания фашистских захватчиков с нашей земли и восстановления границ Советского Союза по всей линии от Черного до Баренцова моря.

Зимой и весной 1944 г. Советские Вооруженные Силы нанесли немецко-фашистским войскам три мощных удара, в результате которых были разгромлены вражеские группировки под Ленинградом, на Правобережной Украине, в Крыму и в районе Одессы. К лету 1944 г. почти вся Украина, Молдавия, Крым, Ленинградская и Калининская области и значительная часть Белоруссии были освобождены от немецко-фашистских захватчиков. Советские войска вышли к нашим государственным границам и перенесли военные действия на территорию Румынии.

Германские армии не получили необходимой передышки, во время которой немецко-фашистское командование рассчитывало подтянуть резервы, перегруппировать силы и подготовиться к летним боям. Успешными наступательными действиями Советские Вооруженные Силы сорвали все расчеты врага и к июню 1944 г. вышли на линию, проходившую через Нарву, Псков, Великие Луки, Ковель, Одессу.

В результате грандиозного наступления Советских Вооруженных Сил зимой и весной 1944 г. линия фронта своим левым флангом и центром продвинулась далеко на запад и на южном фланге советские войска нависли над немецко-румынскими войсками с севера. Именно на юге немцы ждали больше всего нашего очередного удара и поэтому здесь держали свои основные резервы.

Однако Ставка Верховного Главнокомандования, исходя из единого плана разгрома противника, наметила и на этот раз нанести очередной удар не там, где его ожидал противник. Удар был намечен в Карелии и на Карельском перешейке. В результате его выводилась из войны союзница Германии — Финляндия, снималась угроза флангу наших войск на южном берегу Финского залива и городу Ленинграду и, кроме того, освобождались значительные силы советских войск.

Для разгрома финской армии Ставка Верховного Главнокомандования наметила осуществление стратегической операции, состоявшей из двух последовательных операций с оперативными целями — Выборгской и Свирско-Петрозаводской, проводимых во взаимодействии для достижения единой цели — вывода Финляндии из войны.

Вклейка № 10 к книге «Боевая деятельность Ладужской флотилии в Великой Отечественной войне (1941—1944 гг.)», Воениздат, 1954 г.

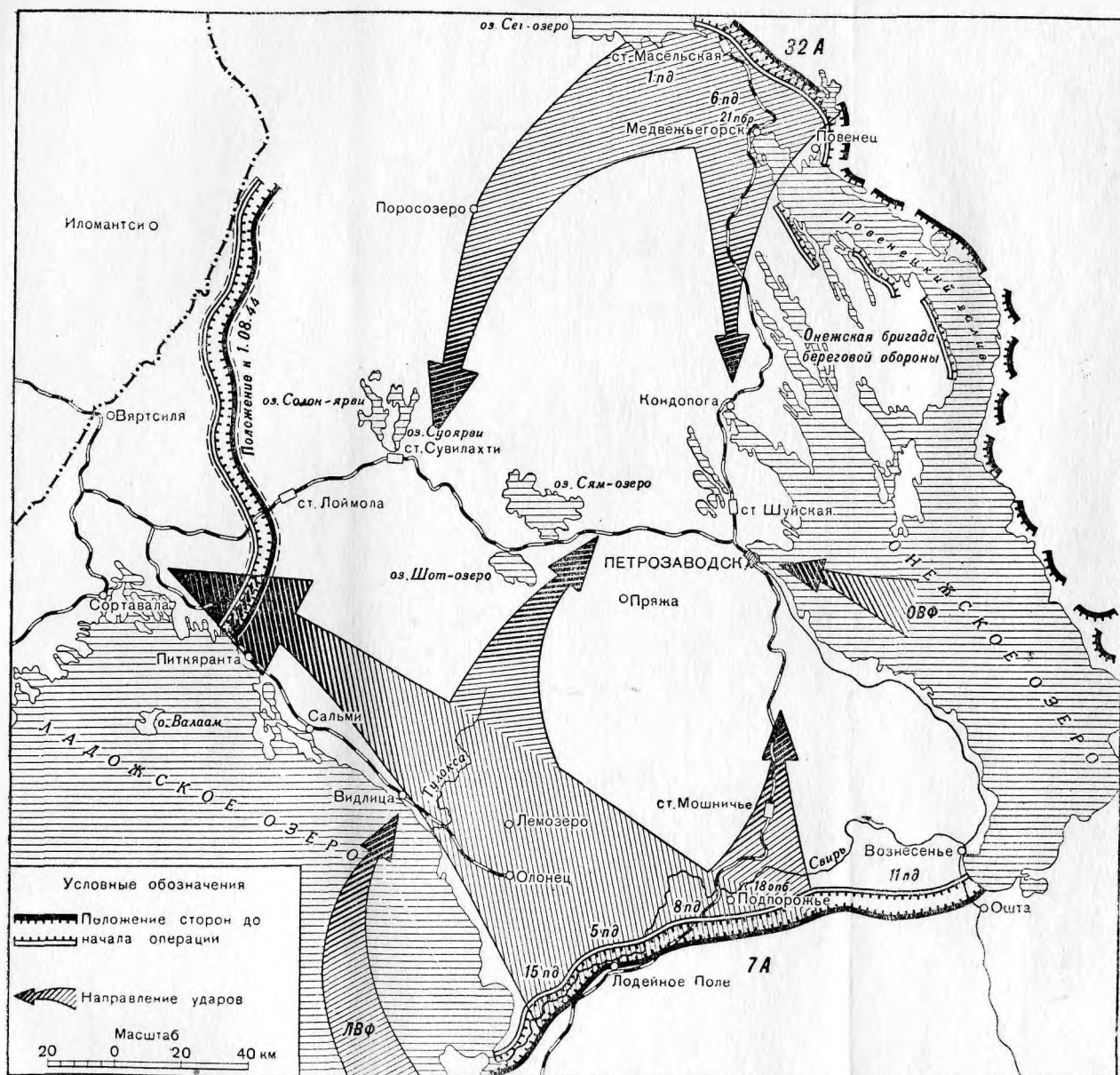


Рис. 28. План наступления Карельского фронта (четвертый сокрушительный удар)

ОБЩИЕ ИТОГИ И ВЫВОДЫ ПО БОЕВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЛАДОЖСКОЙ ФЛОТИЛИИ В ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ

1. Ладожская флотилия была сформирована в начале Великой Отечественной войны из отряда кораблей ВМУЗ для обеспечения перевозок в бассейне Ладожского озера и содействия сухопутным войскам в случае выхода противника на побережье озера.

Отряд кораблей ВМУЗ имел до войны исключительно учебное назначение. Поэтому формирование и развертывание флотилии в ходе уже начавшихся боевых действий было связано с рядом трудностей. Эти трудности увеличились с выходом финских войск на восточное и западное побережье Ладожского озера и немецко-фашистских войск к Неве, так как пополнение флотилии корабельным составом из Ленинграда стало возможным только за счет малых кораблей (катеров МО, торпедных катеров и других судов). Кроме того, возникли затруднения с ремонтом кораблей, так как базы Ладожской флотилии не имели необходимого оборудования. Однако к этому времени формирование основного боевого ядра и развертывание флотилии были закончены. Ладожская флотилия в первые же недели войны оказалась способной содействовать приозерным флангам сухопутных войск.

2. С началом блокады Ленинграда Ладожская флотилия приступила к выполнению важнейшей задачи, поставленной перед ней Государственным Комитетом Обороны, — обеспечение перевозок в блокированный город продовольствия, боеприпасов, горючего, воинских пополнений и других грузов.

3. Важнейшее значение в обороне Ленинграда имело повседневное руководство Ставки героической борьбой войск Ленинградского и Волховского фронтов, Краснознаменного Балтийского флота, Ладожской флотилии и всего населения города.

Ставка решила и проблему питания блокированного города. Формирование и развертывание Ладожской флотилии, направленность ее боевых действий на обеспечение перевозок через озеро были основаны на всесторонней оценке обстановки и правильном выборе на различных этапах кампании 1941—1943 гг. организационных форм и способов деятельности сил и средств, назначенных осуществить питание блокированного города и Ленинградского фронта.

Зимой снабжение непрерывно шло по ледовой дороге. Создание, эксплуатация и организация обороны ледовых трасс на Ладожском озере

представляет собой в истории войн исключительное явление, свидетельствующее о громадных военных и экономических возможностях социалистического государства.

Таблица 21

Количество людей и грузов, перевезенных через Ладожское озеро за период обороны Ленинграда (1941—1943 гг.)

Навигация 1941 г.		Зимний период 1941/42 г.		Навигация 1942 г.			Зимний период 1942/43 г.		Навигация 1943 г.		
Грузы (тыс. т)	Люди (чел.)	Грузы (тыс. т)	Люди (чел.)	Грузы (тыс. т)	Люди (чел.)	Лесоматериалы (тыс. м ³)	Грузы (тыс. т)	Люди (чел.)	Грузы (тыс. т)	Люди (чел.)	Лесоматериалы (тыс. м ³)
49,8	58 700	421,3	1 514 000	1060,4	2 888 400	41,5	224,6	220 000	240,4	169 400	855,7

Сочетание различных форм и способов деятельности сил и средств при разрешении проблемы питания блокированного города является ярким свидетельством превосходства советского военного искусства.

Немецко-фашистские армии, потерпев тяжелое поражение на важнейших направлениях советско-германского фронта зимой 1941 г., скованные активной обороной советских войск летом и осенью 1942 г. на юго-западном направлении, под Сталинградом, оказались не в состоянии вести наступление на других направлениях, в частности под Ленинградом. Гитлеровское командование вынуждено было перейти к обороне и решило задуть город блокадой. Однако расчет врага действиями авиации, а в навигационный период и действиями кораблей, специально переброшенных на Ладожское озеро, сорвать снабжение Ленинграда и Ленинградского фронта оказался несостоятельным.

Через Ладожское озеро шел основной поток грузов, жизненно необходимых для населения, фронта и флота. За навигации 1941, 1942 и 1943 гг. через Ладожское озеро в Ленинград было доставлено более 1 млн. т различных грузов и перевезено свыше 338 000 человек пополнения для армии и флота, не считая войск, переброшенных в порядке обеспечения операций Ленинградского и Волховского фронтов. Из Ленинграда в тыл страны за это же время было вывезено свыше 307,2 тыс. т ценного промышленного оборудования и других грузов и более 570 000 человек. В табл. 21 приведены данные о количестве людей и грузов, перевезенных через Ладожское озеро за период обороны Ленинграда.

4. Одновременно с обеспечением перевозок через Ладожское озеро флотилия активно выполняла задачи артиллерийской поддержки наших войск на флангах, высаживала тактические десанты в тыл противнику, успешно эвакуировала с побережья оказавшиеся в тяжелом положении сухопутные войска, обеспечивая тем самым устойчивость приозерных

¹ Только эвакуированные из Ленинграда.

² В том числе 38 800 человек, перевезенных кораблями в ледовых условиях с 13 декабря 1942 г. по 8 января 1943 г.

флангов наших армий. В боях на озере летом 1941 и 1942 гг. во взаимодействии с авиацией КБФ и фронтов флотилия уничтожила и повредила 14 десантных барж, 13 десантных катеров, один торпедный катер и много других мелких судов (лайб, шлюпок).

В 1944 г. совместно с войсками Ленинградского и Карельского фронтов Ладожская флотилия принимала активное участие в нанесении четвертого сокрушительного удара. С переходом войск 7-й армии в наступление корабли флотилии обеспечивали форсирование р. Свирь, перебросив на правый берег более 48 000 человек, 212 танков, около 500 орудий и минометов и 3500 т различных грузов.

Содействуя наступлению войск Карельского фронта, флотилия высадила в тыл противнику тактический десант в составе двух морских стрелковых бригад. Захватив у устья р. Тулокса плацдарм и перерезав идущие вдоль побережья дороги, десант удерживал его в течение четырех дней, до подхода наступавших с юга частей 7-й армии. Высадкой десанта была создана реальная угроза окружения приозерной группировки противника, который вынужден был оставить мощный оборонительный рубеж по линии Обжа — Сармяги — Самбарукса — Олонец.

Поддерживая действия десанта на берегу, корабли флотилии нанесли противнику большие потери, уничтожив и подавив 53 артиллерийские и минометные батареи, 83 пулеметные точки, рассеяв и частично уничтожив до трех батальонов живой силы.

5. Опыт боевых действий на Ладожском озере в Великую Отечественную войну позволяет сделать некоторые оперативно-тактические выводы:

а) Решение о формировании Ладожской флотилии полностью соответствовало сложившейся на северо-западном направлении обстановке. Создание военной флотилии на озере, которое связано водными и железнодорожными магистралями с тылом страны, дало возможность осуществить переброску войск, обеспечить устойчивость приозерных флангов от воздействия надводных сил противника, а в период блокады Ленинграда разрешить проблему питания.

б) Организация перевозок, особенно в летнюю кампанию 1942 г., т. е. в период наибольшей их интенсивности, себя оправдала и заслуживает внимания. В условиях, когда одновременно с обеспечением перевозок флотилии предстояло решать задачи поддержки флангов сухопутных войск и противодесантной обороны, передача всех портов и перевалочных пунктов в ведение Управления перевозок Ленинградского фронта, а непосредственного обеспечения безопасности перевозок в ведение флотилии было наиболее целесообразным.

Решая поставленные задачи, флотилия провела формирование самостоятельного соединения — отряда тендеров и групп несамоходных барж. Это позволило освободить от перевозок боевые корабли и активизировать их боевую деятельность против надводных сил противника.

в) Опыт боев с надводными силами противника показал, что при развертывании военных действий на Ладожском и подобном ему озерных театрах наиболее пригодными для действий в данных условиях были сторожевые корабли типа «Пурга», канонерские лодки, имеющие артиллерию калибра до 130 мм, бронекатера и сторожевые катера специальной постройки. Скорость кораблей с артиллерийским вооружением (в частности канонерских лодок) должна обеспечивать быстрое развертывание и возможность организации тактического взаимодействия с другими корабельными силами. Организация взаимодействия в проведенных боях (бой у банки Суханевской, бой на преследовании 22 октября) была

затруднена участием кораблей с неоднородными тактико-техническими данными.

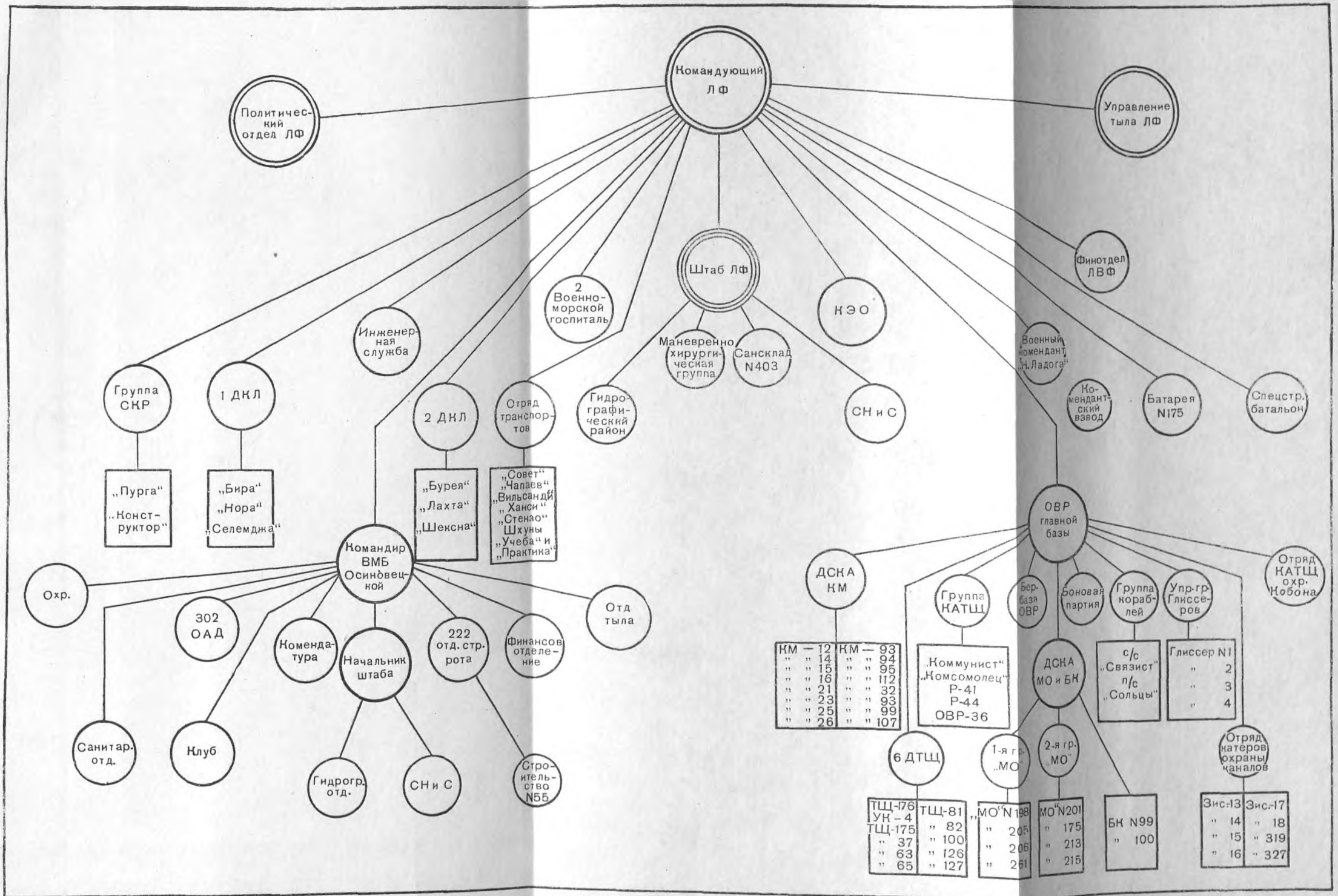
г) Для обеспечения успешной боевой деятельности корабельных соединений на озерах, которые могут в ходе войны оказаться в пределах фронта, важное значение имеет заблаговременная подготовка базирования и создание обороны баз с суши. Эти вопросы должны отрабатываться при согласовании с армейским командованием.

ПРИЛОЖЕНИЯ

Вклейка № 11 к книге «Боевая деятельность Ладожской флотилии в Великой Отечественной войне (1941—1944 гг.)», Воениздат, 1954 г.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

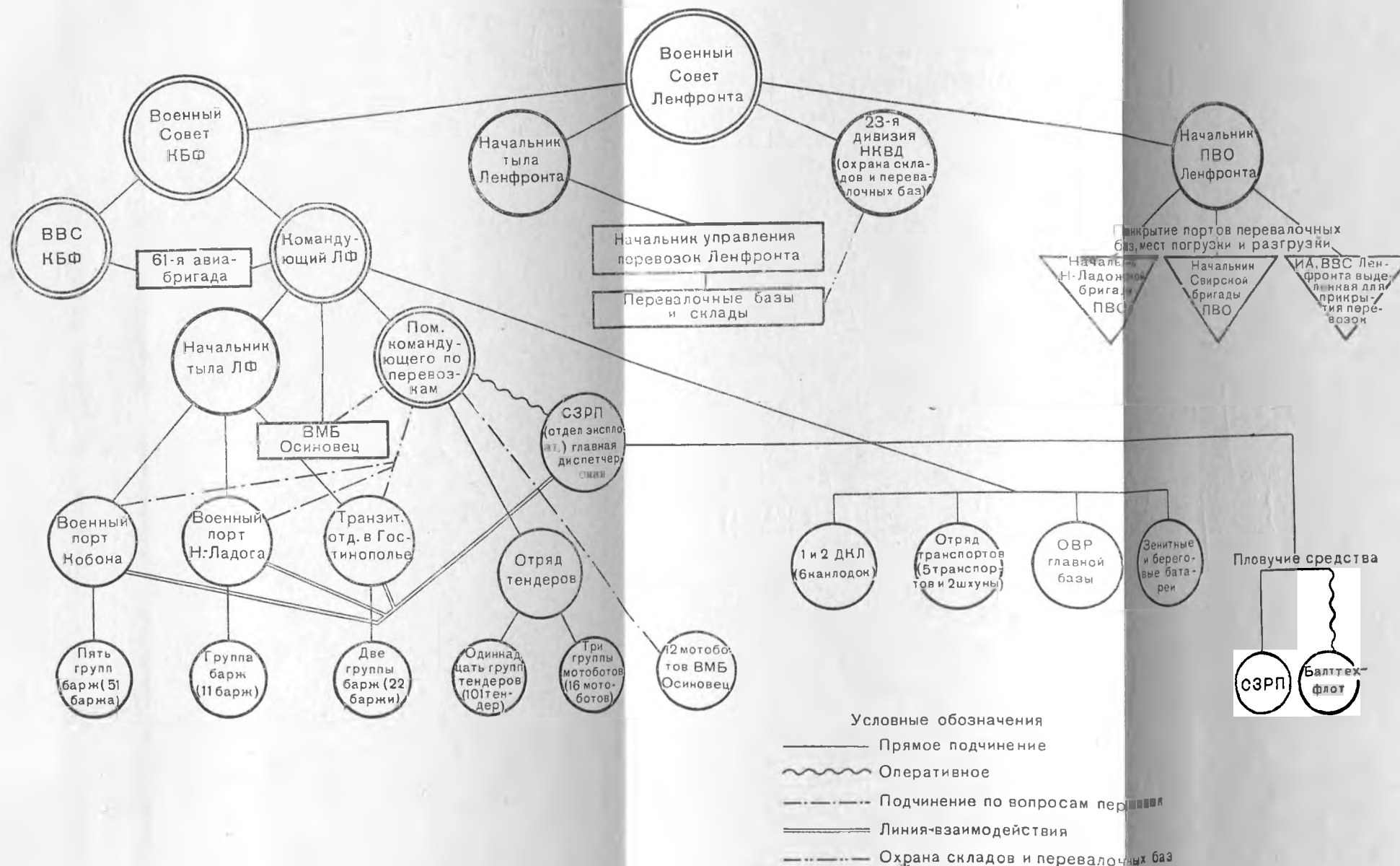
СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ ЛАДОЖСКОЙ ФЛОТИЛИИ НА 1 ИЮНЯ 1942 г.



Вклейка № 12 к книге «Боевая деятельность Ладужской эскадрильи в Великой Отечественной войне (1941—1944)», Воениздат, 1954 г.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ КОМАНДОВАНИЯ ПЕРЕВОЗКАМИ НА ЛАДОЖСКОМ ОЗЕРЕ В 1942 г.



ИТОГОВАЯ ТАБЛИЦА ТРАЛЕНИЯ НА ЛАДОЖСКОМ ОЗЕРЕ В ЛЕТНЮЮ КАМПАНИЮ 1942 г.

Дата	Район траления	Состав сил и тральное вооружение	Сделано галсов	Покрыта площадь в %	Углубление тралов м	Продолжительность час.	Результаты траления	Примечание
3—06.06	ФВК № 100 (Осиновец — Новая Ладога). Длина 54 мили, ширина 10 каб.	5 тральщиков. Морской трал Шульца	3	50	9	30	Минне обнаружено	
18—19.06	Район № 5 (подходы к Свирской губе). Длина 20 миль, ширина 2 мили	5 тральщиков. Змейковый трал	3,5	35	9	15	То же	
24—25.06	Район № 4 (подходы к Волховской губе). Длина 5 миль, ширина 2,5 мили	5 тральщиков. Морской трал Шульца	5	48	4,5	7	.	
25—26.06	Район № 3 (подходы к Осиновцу — Морье). Длина 5 миль, ширина 3 мили	6 тральщиков. Змейковый трал	7	32	4,5	40	„	
26—28.06	ФВК № 100	5 тральщиков. Морской трал Шульца	2	40	9	20	„	Повторное траление
4—5.07	Район № 2 (на трассе Осиновец — Кобона.) Площадь 4 кв. мили	1 катер-тральщик, 2 тральщика. Хвостовой магнитный трал	8	5	—	22	„	В районе предполагалось наличие неконтактной мины, выставленной с самолета
11—13.10	ФВК № 100 (от маяка Сухо до банки Стрелковая). Длина 30 миль, ширина 10 каб.	2 тральщика. Морской трал Шульца и змейковый трал	12	30	5—9	23	.	

Дата	Район траления	Состав сил и тральное вооружение
25—26.10	ФВК № 100 (квадраты А и Б)	2 тральщика, 4 катера-тральщика
27.10—1.11	ФВК № 100 (кварт В)	5 тральщиков, 2 катера-тральщика, тралбаржа Морской трал Шульца, облегченный трал Шульца, акустический и магнитный хвостовой
4—14.11	Район к северу от банки Стрелковой (сплошное траление фарватера шириной 10 каб.)	6 тральщиков, 4 катера-тральщика и тралбаржа Акустические, катерные, магнитные (хвостовые и петлевые) тралы и трал „КЭМТ-2“

Сделано галсов	Покрыта площадь в %	Углубление тралов м	Продолжительность работы час.	Результаты траления	Примечание
3	30	—	80	Минне обнаружено	Перед тралением производилось глубинное бомбометание; МО № 206 сбросил 357 бомб М-1
9	30—50	9	38	То же	Квадрат В — прежний квадрат Б, тралившийся 25—26 октября. На предварительное глубинное бомбометание израсходовано 275 бомб М-1
12-магн. и акуст. 1 — катерным тралом	—	—	—	—	Траление не было закончено, так как механизмы ТЩ ТЩ потребовали ремонта. Перед тралением производилось глубинное бомбометание с катера МО, израсходовано 40 бомб М-1

ПРИЛОЖЕНИЕ 4

БОЕВОЙ СОСТАВ И ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ НАДВОДНЫХ СИЛ
ПРОТИВНИКА НА ЛАДОЖСКОМ ОЗЕРЕ в 1942 г.

Наименование	Количество единиц	Водоизмещение т	Скорость хода узл.	Вооружение мм	Примечание
Финские					
Вооруженный ТР „Аунус“	1	280—300	8—9	II — 25—37; 1 станковый и 1 ручной пулемет	
ТКА „Сису“	1	13	26	II — 450 торпеды, 2 пулемета, 1 бомбосбрасыватель	
Катера связи	60 (на ходу) 20 (без моторов)	—	6—7	На 5 катерах — пулеметы	
Немецкие					
Десантные баржи типа А	3	144	10	I — 37	
Десантные баржи типа Б	8	144	10	III—88; универсальные, съёмные, со щитом II — 20 счетверенные, дымаппаратура, прожектор	Дл. 24,7 м Шир. 13,6 м Осадка 0,9
Десантные баржи типа В	10	144	10	IV — 20 счетверенных автомата, I—37, дымаппаратура	Дл. 24,7 м Шир. 13,6 м Осадка 0,9 м
Десантные катера типа I=6	8—9	68	10—12	I — 20 автомат, дымаппаратура	Дл. 18,9 м Шир. 4 м Осадка 0,7-м
СКА СКА типа МО	4	—	25	I — 25—37, бомбосбрасыватель, дымаппаратура	Дл. 15—16 м Шир. 3 м Осадка —1 м
Итальянские					
ТКА ТКА типа „МАС“	4	—	42—47	II — 450 мм торпеды, (бортовые); I — бомбосбрасыватель; I — 20 спаренный автомат	
Вспомогательный флот					
Буксиры	15—20	—	—	—	Перевезены по жел. дор.
Баржи и лайбы	25—30	—	—	—	Построены в Лахденпохья
Парусная шхуна	1	—	—	—	

БОЕВОЙ СОСТАВ И ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ КОРАБЛЕЙ,
БЕРЕГОВОЙ И ЗЕНИТНОЙ АРТИЛЛЕРИИ ЛАДОЖСКОЙ
ФЛОТИЛИИ НА 1 АПРЕЛЯ 1943 г.

Наименование кораблей	Количество кораблей	Водоизмещение в тоннах нормальное	Вооружение мм	Скорость хода в узлах	
		полное		максимальная	экономическая
СКР „Конструктор“ . . .	1	$\frac{785}{825}$	III—100/56 IV—45/46 I—37/75	—	—
КЛ КЛ „Буря“, „Нора“, „Селемджа“	3	$\frac{913}{1100}$	II—130/50 IV—37/75	9,0	7,0
КЛ „Бира“	1	$\frac{913}{1100}$	III—100 IV—45/46	9,0	7,5
КЛ „Лахта“	1	$\frac{540}{580}$	II—100/56 II—45/46 I—37/75	6,0	5,0
КЛ „Шексна“	1	$\frac{370}{400}$	II—76, 2/55 I—20 авт.	10,0	8,0
СКА СКА „МО-2“	3	$\frac{50}{52}$	II—45/46	21	12
СКА СКА „МО-4“	12	$\frac{53,3}{56,0}$	II—45/46	26	17
СКА СКА МО Д-3	2	$\frac{32,3}{36,2}$	I—37/75	28	18
БКА БКА	2	$\frac{44,28}{46,98}$	II—76,2	20	12
ТЩ-100	1	$\frac{142}{150}$	II—45/46	9,0	7,0
ТЩ-37	1	$\frac{185}{196}$	I—45/46	9,0	7,0
ТЩ ТЩ „Ижорец“	9	$\frac{130}{150}$	I—45/46	7,0	5,0
ТКА ТКА типа „С“	2	27	I—20 2 торпедных аппарата	27	21
ТКА ТКА типа „Г-5“	2	16	— 2 торпедных аппарата	42	30
ТКА ТКА типа „Д-3“	2	36	I—20 2 торпедных аппарата	32	21
ТР „Совет“	1	$\frac{250,3}{295,2}$	II—45/46	10,3	—
ТР „Вильсанди“	1	$\frac{500}{630}$	II—45/46	9,0	7,0
ТР „Чапаев“	1	$\frac{156,2}{213,2}$	IV—45/46	8,0	6,0

Наименование кораблей	Количество кораблей	Водоизмещение в тоннах нормальное	Вооружение мм	Скорость хода в узлах	
		полное		максимальная	экономическая
ТР „Стензо“	1	328,0	II—45/46	6,0	—
ВСОН „Связист“	1	346,0	II—45/46	8,5	7,0
		463,5			
Шхуна „Учеба“	1	273,5	—	8,2	—
		290			
Шхуна „Практика“	1	284	—	8,2	—
		316			
Тендеры 1-й серии	44	10,6	—	5,0	—
		26,0			
Тендеры 2-й серии	26	13,6	—	5,0	—
		31,5			
Тендеры 3-й серии	23	13,36	—	5,0	—
		39,56			
КАТЩ „Рыбинец“	2	22	—	8,0	6,0
КАТЩ КМ	4	12,0	—	12,0	8,0
КАТЩ КМ	5	10,5	—	10,0	8,0
КАТЩ „Мотобот“	7	23	—	8,5	3,0
КАТЩ „Коммунист“	1	38,8	—	7,0	6,0
КАТЩ „Комсомолец“	1	38,8	—	7,0	6,0
КАТЩ „Навигатор“	1	23	—	7,0	—

БЕРЕГОВЫЕ БАТАРЕИ

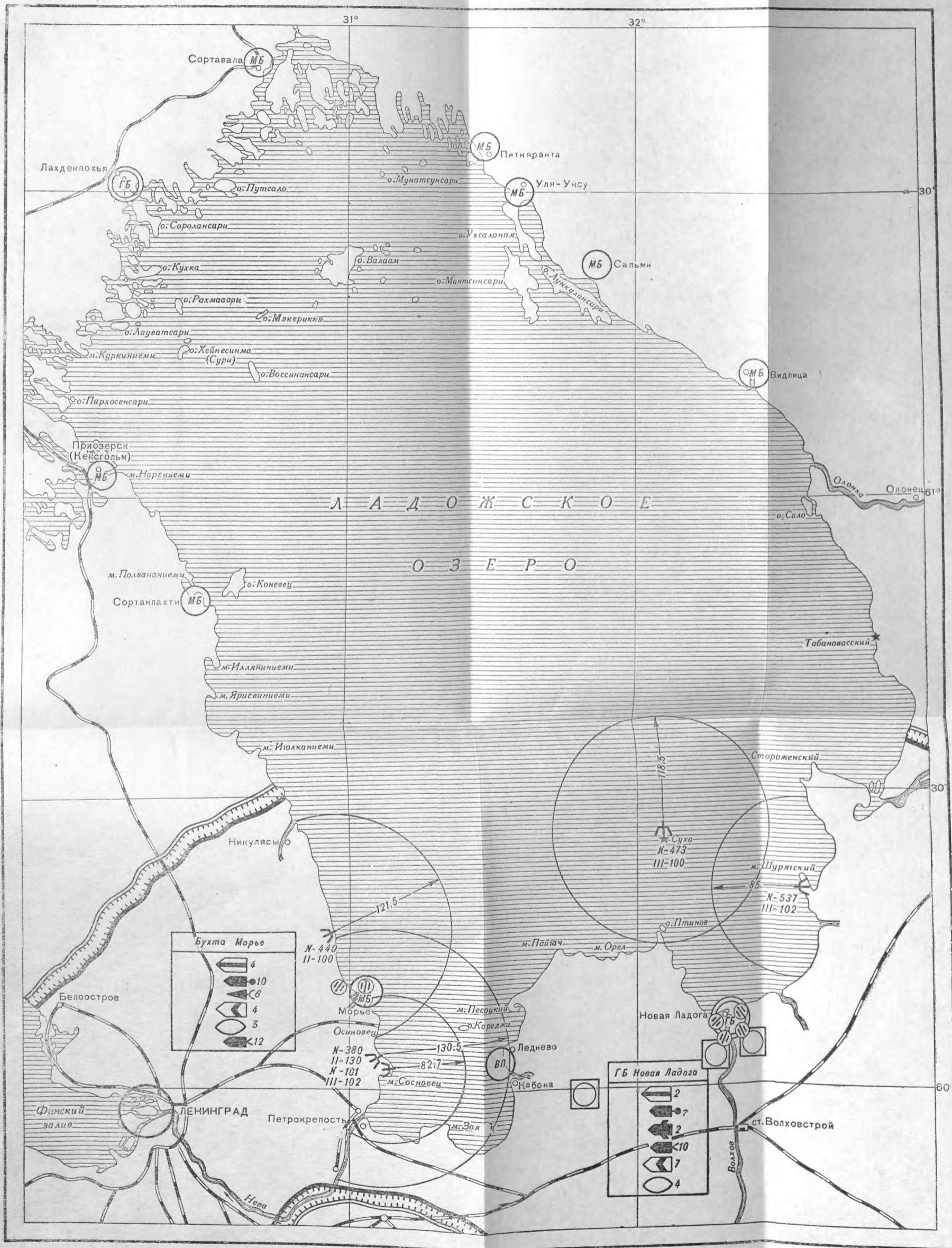
Дивизион	№ батареи	Дислокация	Число орудий	Калибр мм	Дальность стрельбы каб.
302-й отдельный артиллерийский дивизион	380	Район д. Коккореве	2	130/50	139,5
	101	м. Сосновец	3	102/60	82,75
	440	Район д. Остермановская	2	100/56	121,5
Отдельная батарея	473	о. Сухо	3	100/56	118,5
Отдельная батарея	537	м. Шурыгский	3	102/60	85

ЗЕНИТНЫЕ БАТАРЕИ

Дивизион	№ батареи	Дислокация	Количество орудий	Калибр мм
11-й отдельный, зенитный артиллерийский дивизион	175	Новая Ладога — д. Березье	4	76,2
	729	Новая Ладога — Креницы	3	76,2
	730	Новая Ладога — Пески	3	76,2
	955	Новая Ладога — Гладково	3	76,2
ВМБ Осиновец	60	Южная часть б. Морье	3	76,2
	194	м. Морьенский	3	76,2

Вклейка № 13 в книге «Боевая деятельность Ладужской флотилии в Великой Отечественной войне (1941—1944 гг.)», Военмориздат, 1954 г.

СХЕМА ДИСЛОКАЦИИ ЛАДОЖСКОЙ ФЛОТИЛИИ ПО СОСТОЯНИЮ НА 1 АПРЕЛЯ 1943 г.



ИТОГОВАЯ ТАБЛИЦА ТРАЛЕНИЯ НА ЛАДОЖСКОМ ОЗЕРЕ В ЛЕТНЮЮ
КАМПАНИЮ 1943 г.

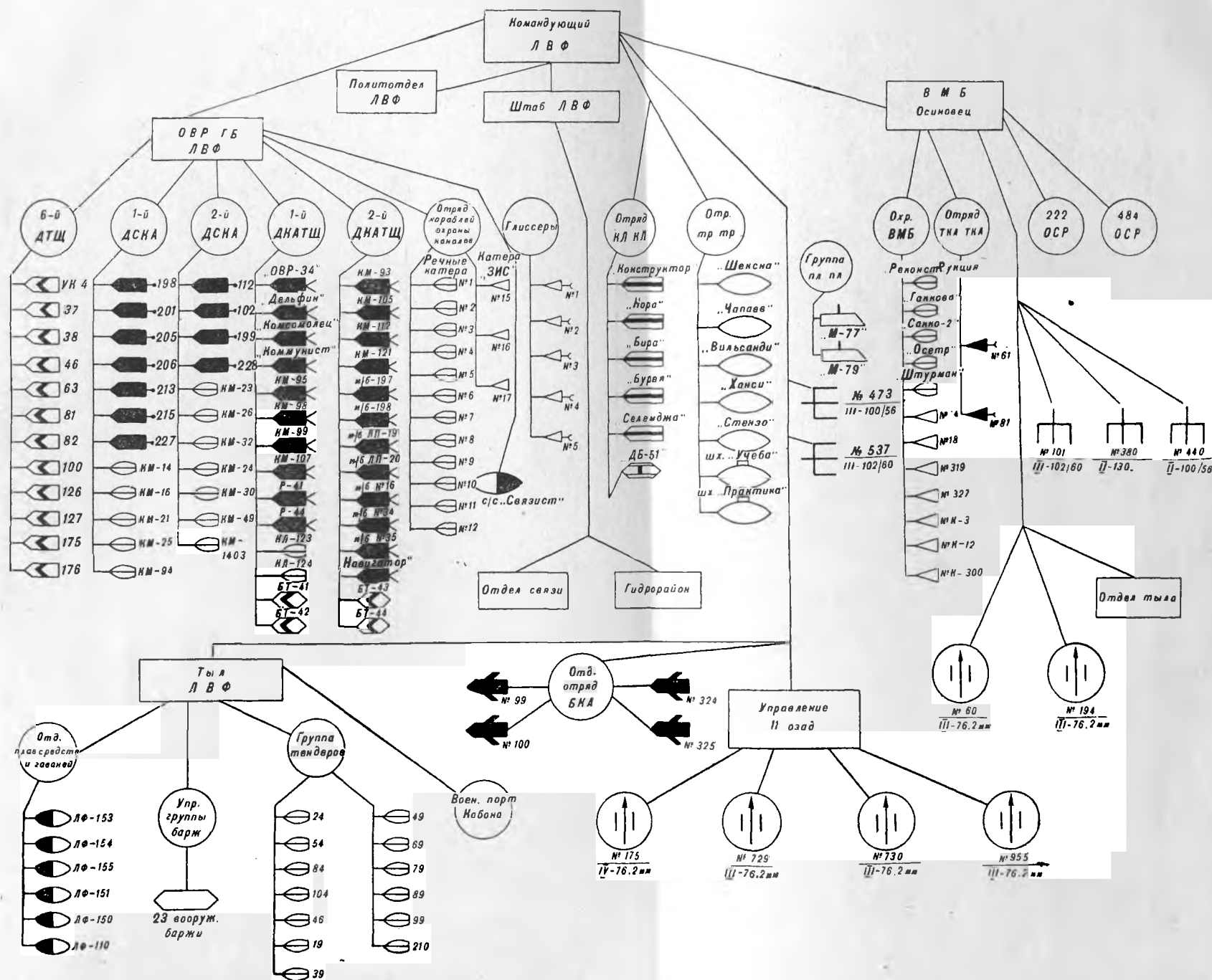
Дата	Район траления	Состав сил и тральное вооружение	Кратность траления	Покрыта площадь, %	Углубление тралов, м	Количество часов работы	Результаты траления	Примечание
27.04—04.05	Волховский рейд (длина 2 мили, ширина 3,5 каб.)	4 катера-тральщика с двумя баржами, 1 тральщик с бесшпиронным акустическим тралом. Ведущий мотобот „Навигатор“	15	100	—	50	Мин не обнаружено	Перед началом траления производилось глубинное бомбометание. Сброшено 10 бомб М-1
29—30.04	Фарватеры „большой трассы“ (длина 33 мили, ширина 0,4 каб.)	6 тральщиков с бесшпиронным акустическим тралом		100	6	30	То же	То же, сброшена 161 бомба М-1. Обследование рекомендованных курсов 1 и 2
	Кошкинский фарватер (длина 8 миль, ширина 9,5 каб.)	4 катера-тральщика. Катерный трал. БЭМТ с акустическим тралом	1	100	1,5	4	„	Траление производилось способом простого обследования
16—17.05	Район р. Волхов (длина 8,2 каб., ширина 2,0 каб.)	1 катер-тральщик с БЭМТ. 1 тральщик с бесшпиронным тралом КМ-112 (ведущий)	16	100	—	3	„	
17—25.05	Фарватеры „малой трассы“ (длина 78 миль, ширина 4 каб.)	6 катеров-тральщиков. Катерный трал	Контактное 2	6	2,0	25	„	Траление производилось способом сплошного обследования
		1 катер-тральщик с БЭМТ, акустический трал	Неконтактное 15	—	—	12	„	

Дата	Район траления	Состав сил и тральное вооружение	Кратность траления	Покрыта площадь, %	Углубление тралов, м	Количество часов работы	Результаты траления	Примечание
21.05	Район южнее маяка Кореджи (длина 2 мили, ширина 6 каб.)	1 катер-тральщик, мотобот "ОВР-36" ведущий. Петлевой электромагнитный трал, хвостовой магнитный трал	16	100	—	—	"	Траление производилось после сбрасывания самолетами противника неопознанных предметов
22—23 05	Подходы к порту Осиновец (длина 2,5 каб., ширина 2,0 каб.)	1 катер-тральщик на буксире с БЭМТ	16	100	—	—	"	Район был закрыт для плавания после налета авиации противника. Перед тралением было сброшено 38 бомб М-1
18.08— 21.10	Район севернее банки Стрелковой (длина 5,4 мили, ширина 2,2 мили)	Контактное траление: 3 тральщика со змейковым тралом, 6 катеров-тральщиков с катерными тралями Неконтактное траление: 9 катеров-тральщиков с хвостовыми и баржевыми магнитными тралями	17	100	—	4	Миннеобнаружено	От неконтактных мин был протрален фарватер шир. 560 м и длин. 2,7 мили
			15	100	—	—	То же	

Вклейка № 14 к книге «Боевая деятельность Ладужской флотилии в Великой Отечественной войне (1941—1944 гг.)», Воениздат, 1954 г.

ПРИЛОЖЕНИЕ 8

СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ ЛАДУЖСКОЙ ФЛОТИЛИИ В 1944 г.



СО Д Е Р Ж А Н И Е

	Стр.
Введение	3
Краткая военно-географическая характеристика Ладожского театра	—
Подготовка фашистской Германии к вероломному нападению на СССР	6
Глава I. Боевые действия Ладожской флотилии от начала войны до установления блокады Ленинграда (июнь—сентябрь 1941 г.)	9
Вероломное нападение фашистской Германии на Советский Союз. Общая обстановка под Ленинградом к началу блокады	—
Развертывание Ладожской флотилии. Задачи, поставленные флотилии	13
Высадка десанта на острова Лункулансари и Мантсинсари	18
Обеспечение эвакуации 142, 168, 198-й стрелковых дивизий с полуострова Рауталаhti и острова Кильпола	26
Оставление флотилией баз западного побережья и Петрокрепости. Создание баз в Осиновце и Новой Ладоге	35
В ы в о д ы	38
Глава II. Боевые действия флотилии в период от начала блокады Ленинграда до наступления зимнего ледостава (сентябрь—ноябрь 1941 г.)	40
Обстановка под Ленинградом с установлением блокады города. Задачи, поставленные флотилии	—
Захват противником острова Рахмасари. Оставление островов Валаам, Байевые, Крестовые, Коневец и других	42
Обеспечение флотилией перевозок через Ладожское озеро	44
Артиллерийская поддержка флангов сухопутных войск	49
Перебазирование основного ядра флотилии в Морье и постановка кораблей флотилии на зимовку	52
В ы в о д ы	53
Глава III. Боевые действия Ладожской флотилии в 1942 г. (апрель—ноябрь 1942 г.)	55
Обстановка под Ленинградом к началу 1942 г. Подготовка флотилии к летней кампании 1942 г.	—
Задачи флотилии на летнюю кампанию 1942 г. Организация командования	60
Обеспечение озерных перевозок в летнюю кампанию 1942 г.	62
Противоминная оборона в летнюю кампанию 1942 г.	80
Организация разведки на театре 1942 г.	83
Активные действия кораблей флотилии против баз и на путях сообщения противника	85
Разгром немецко-финского десанта у острова Сухо	97
Артиллерийская поддержка флангов 7-й и 23-й армий и артиллерийская поддержка наступления 8-й армии	106
В ы в о д ы	109
Глава IV. Боевые действия Ладожской флотилии в 1943 г.	110
Общая обстановка под Ленинградом	—
Подготовка Ладожской флотилии к летней кампании 1943 г. Задачи флотилии	113
Краткий обзор боевых действий противника на Ладожском озере в 1943 г.	116
Боевые действия Ладожской флотилии в летнюю кампанию 1943 г.	118

	Стр.
Обеспечение перевозок через Ладожское озеро в 1943 г.	125
Противоминная оборона в летнюю кампанию 1943 г.	133
Выводы	136
Глава V. Боевые действия флотилии в 1944 г.	138
Общая обстановка под Ленинградом в начале 1944 г. Задачи флотилии . . .	—
Повседневная боевая деятельности флотилии по поддержанию благоприятного оперативного режима на озере (май—июнь 1944 г.)	143
Глава VI. Участие Ладожской флотилии в разгроме финской армии в 1944 г.	149
Разгром финской армии в Карелии и на Карельском перешейке в 1944 г. . . .	—
Содействие Ладожской флотилии войскам Ленинградского фронта на Карельском перешейке в Выборгской операции	154
Содействие Ладожской флотилии войскам Карельского фронта. Высадка десанта в районе реки Тулокса	162
Общие итоги и выводы по боевой деятельности Ладожской флотилии в Великой Отечественной войне	197
 Приложения:	
1. Схема организации Ладожской флотилии на 1 июня 1942 г.	Вклейка
2. Схема организации командования перевозками на Ладожском озере в 1942 г.	Вклейка
3. Итоговая таблица траления на Ладожском озере в летнюю кампанию 1942 г.	203
4. Боевой состав и тактико-технические данные надводных сил противника на Ладожском озере в 1942 г.	205
5. Боевой состав и тактико-технические данные кораблей береговой и зенитной артиллерии Ладожской флотилии на 1 апреля 1943 г.	206
6. Схема дислокации Ладожской флотилии по состоянию на 1 апреля 1943 г.	Вклейка
7. Итоговая таблица траления на Ладожском озере в летнюю кампанию 1943 г.	209
8. Схема организации Ладожской флотилии в 1944 г.	Вклейка
9. Плановая таблица на операцию по содействию войскам 7-й армии	211

ЛИСТ ОПЕЧАТОК

Страница	Строка	Напечатано	Следует читать
26	12 снизу	озера, и	озера
62	23 снизу	первоначального	перевалочного
73	табл. 11, графа 2	Число перевезенных людей	Число перевезенных людей в тыс. чел.
114	16 снизу	сварки	сварки и