

## Память

## Наш район был и фронтом, и тылом

**В жизни Всеволожского района есть даты, которые отмечаются вместе с Ленинградом – Санкт-Петербургом.**

**8 сентября 1941 г. Эта дата напоминает о том, что Всеволожский район вместе с Ленинградом был в кольце блокады.**

В Музее «Всеволожский район в годы блокады», который находится в микрорайоне Южный, есть карта, на которой обозначены фронт и тыл и показано размещение полков народного ополчения из всех районов Ленинграда.

По прошествии 69 лет со дня начала Великой Отечественной войны хочется рассказать подробнее о том, что же было. В подтверждение этих событий на территории района имеется 200 памятников: столбы по железной дороге, по Дороге жизни, большое количество музеев, зарегистрированных в музейном агентстве Ленинградской области. Также во многих школах Всеволожского района практически во всех населённых пунктах располагались воинские части, а после войны во всех населённых пунктах остались воинские захоронения.

Партийное и исполнительное руководство Всеволожского района активно включилось в решение военных вопросов по спасению Ленинграда.

Вся территория района стала одновременно фронтом и тылом. Здесь были построены аэродромные площадки, есть архивный документ – места их расположения. Шла заготовка дров и торфа, выращался урожай, размещались подсобные хозяйства многих ленинградских предприятий, формировались партизанские отряды.

За время блокады нашему району был нанесён огромный ущерб. Нога немцев не

ступала на всеволожскую землю, никаких немецких воинских частей не было на территориях Парголовского и Всеволожского районов.

Наше население того периода пережило голод и холод.

Женщины и подростки активно участвовали в строительстве аэродромных площадок и других работах. Невозможно описать все их трудности на заготовке леса и торфа.

Думая о блокаде, часто задаёшься вопросом: как мы всё же победили? А победили потому, что наш народ воспитывался в духе любви к родине. Советский человек отличался своей смекалкой, находчивостью. Бросался в бой – им руководила отвага. Ни летчик, ни танкист, ни боец не думали о себе.

Всеволожский райком партии принял решение о создании Всеволожского отряда народного ополчения из 200 человек. В соответствии с нуждами фронта перестроили свою работу многие всеволожские предприятия.

В цехах промкомбината был организован пошив ватников, ватных брюк и сапог. Артель инвалидов наладила выпуск маскировочных халатов и светонепроницаемых сеток. В мастерских и кузницах изготавливались запасные части для военного транспорта.

Большое внимание уделялось спасению ленинградских детей: создавались детские

дома и детские сады. Много детей погибло во время переездов, а живые благодарны судьбе, что остались живы и вернулись на родную землю.

Всеволожский райисполком возглавлял Михаил Николаевич Николаевский. Первым секретарем райкома партии был Афанасий Константинович Молчанов.

На основании акта от 12 февраля 1942 г. в районе осталось 2 поселковых и 8 сельских Советов, из 54 колхозов 10 были эвакуированы. Крупный рогатый скот и свинополовье полностью сданы по заготовкам. Осеннего посева в 1941 г. не было – семян зерновых, картофеля, овощей в наличии не было.

Действовали 3 школы, 2 детских дома, 3 больницы, 2 амбулатории.

В районе проживало много семей финской национальности. В марте 1942 г. все они были насильно выселены. На эвакуацию им давалось 24 часа. А ведь они активно участвовали в очистке дорог зимой, в лесозаготовках, очистке от снега аэродромов в Углову, но справок им никто не давал.

В Новосаратовке компактно проживали немцы. Их постигла та же участь, в июне 1942 г. все они были выселены.

Всё население района активно участвовало в сборе средств на танковую колонну, в помощи семьям и детям фронтовиков, в сборе средств, вещей для освобожденных районов Ленобласти.

Интересно знать, что во многих школах района проходил сбор на танковую колонну: в п. Рахья проживает бывшая ученица того периода Шестопалова Валентина Васильевна, которая подробно рассказала, как организовывался этот сбор. Они послали письмо И. В. Сталину в Москву о своих намерениях и получили в ответ телеграмму о разрешении на осуществление этой идеи.

Многие районы Ленинградской области тоже собирали средства на танковые колонны «Ленинградский колхозник».

8 сентября 1941 г. – это значимая дата в истории Великой Отечественной войны в жизни Ленинграда и Всеволожского района. Замкнулось кольцо блокады вокруг Ленинграда, и в это кольцо попала вся территория Парголовского и Всеволожского районов.

Немецкие войска к 1 сентября 1941 г. захватили Петродворец и другие населённые пункты у Пулковских высот. Немецкие войска захватили часть территории от с. Ивановское и заняли левый берег р. Невы до г. Шлиссельбурга. Вот здесь замкнулось кольцо блокады.

Я выполняю завещание Г. К. Жукова – маршала Советского Союза. В своём послании он убедительно напоминал – писать только правду о Великой Отечественной войне. Очень нужно собирать документы, создавать музеи, сооружать монументы, не забывать памятные даты и славные имена.

**В. Н. ГЛУШЕНКОВА – историк-краевед, дипломант Золотой книги Санкт-Петербурга, ветеран-участник, Почётный гражданин Всеволожского района.**

## Ладожский «Титаник» Б-752

**Десяткам тысяч ленинградцев помогла выжить во время блокады Ладога, заслужив справедливое название «Дорога жизни». Но, к сожалению, не всех приводила она к спасительному причалу. Автору этих строк довелось пережить на Ладоге катастрофу, сравнимую с трагедией «Титаника». Разница лишь в том, что о гибели пассажиров суперлайнера стало известно всему миру. А о том, как и почему погибли в сентябрьских водах Ладоги почти 1200 советских граждан, долго молчали, ведь виноватой в этой трагедии была не только война.**

Поздно вечером 16 сентября 1941 года из Осиновца (ст. Ладожское Озеро) вышел в плавание до Новой Ладоги буксир «Орел» с большой деревянной барже Б-752. На ее борту находились около 1500 человек. Это были командиры, курсанты и служащие военных училищ, военные медики, гидрографы, ученики ремесленного училища и просто гражданские лица, разными путями оказавшиеся на судне. Все они покидали Ленинград, блокированный вражескими войсками.

Около полуночи на озере разыгрался шторм, необыкновенно сильный даже для бурной Ладоги. К середине ночи он достиг 7 — 8 баллов. В образовавшиеся на барже трещины хлынула вода. Пассажиры, находившиеся внизу, в их числе был и я, оказались более чем по колено в воде. Многие попытались выйти на палубу, хотя оттуда поступил приказ всем оставаться в трюме. Но я все же выбрался наверх и увидел, что палуба полностью занята сидевшими на ней людьми. Среди них были женщины и дети. У всех на лицах читался тревожный вопрос: «Что же с нами будет?»

А баржа тем временем заполнялась водой, и палуба опускалась все ближе и ближе к бушующим волнам, которые уже выкатывались на нее одна за другой. И очень скоро огромная волна, стремительно пробежав по барже, сбросила в воду одним махом сотни людей. Следующие волны продолжили эту чудовищную работу. Долго бороться с разъяренной стихией в воде было невозможно. И хотя рядом с баржей плавали бревна, доски и другие предметы, они не давали тонущим надежды на спасение.

Шкиперский домик на палубе, внутри и на крыше которого находились дети, тоже был разбит набегавшей

волной и сброшен в воду. Поблизости от меня двое безумно смеялись, глядя на происходящее. На всей барже таких оказалось несколько человек, но их нельзя было назвать трусами или паникерами. Думаю, что их разум помутился именно из-за невозможности решить сложнейшую задачу: как спастись в возникшей ситуации?

А тут еще подкралась новая беда. В предраассветной мгле терпящих бедствие увидели летчики вражеских самолетов. Один из них кинул бомбу и начал стрелять по людям, отчаянно сопротивляющимся стихии...

Буксир подобрал из воды тех, кто оказался недалеко от него. На борт подняли 159 человек: больше взять оказалось невозможным. Это решение принял капитан буксира Иван Дмитриевич Ерофеев, как говорили, со слезами на глазах. Кстати, потом стало известно, что он вроде бы изначально сомневался в успешности транспортировки такой баржи, к тому же под завязку нагруженной, в условиях непредсказуемой Ладоги. Но к его доводам не прислушались.

Таким образом, из примерно 1500 человек погибли около 1300. А кроме 159, удалось спастись еще некоторым. Среди них был и я, семнадцатилетний курсант Высшего военно-морского инженерного училища им. Ф. Э. Дзержинского. Несмотря на возраст, уже побывавший на Ленинградском фронте в районе Котлов в составе истребительного батальона.

На барже находился и мой брат Алексей Максимов. За 19 лет своей жизни он уже успел пройти трудным путем войны. Был ранен. Награжден медалью «За отвагу». Брат сыграл большую роль в моей жизни, посоветовав поступить в то же военно-морское

учебное заведение, в котором учился сам. Окончив его, я тридцать лет прослужил на флоте и во флотских учреждениях.

Будучи патриотом, Алексей пришел ко мне за несколько дней до ладожской трагедии и сказал о своем решении остаться в Ленинграде, чтобы участвовать в его обороне. Но согласия командования на это не получил.

И вот, стоя на барже на опускавшейся к воде палубе, метрах в пятнадцати друг от друга, мы встретились взглядом, не имея возможности поговорить и даже коснуться друг друга. Вскоре волны сбросили нас в воду. От сильного удара я опустился на значительное расстояние от поверхности воды. Интенсивно работая руками, не мог вынырнуть: надо мной находились люди. Стал захлебываться, считая, что пришел конец моей жизни. В один миг в голове пролетело все прошлое. Об этой странности слышал ранее, и она подтвердилась.

Когда находившиеся надо мной несчастья были отброшены волнами и ветром, я сумел вынырнуть на поверхность. Корма баржи была рядом, и я увидел, что десятка три-четыре ребят находятся на палубе, держась за канат поломанного рулевого устройства. Быстро, пока не набегала большая волна, подобрался к ним и тоже ухватился за канат.

Деревянная несамоходная баржа имела на борту минимум металла и, заполненная водой, не утонула. Центральная ее часть полностью сидела в воде, и по ней катились высокие волны. На корме же, несколько приподнятой, волны были немного меньшими, и палуба освобождалась от воды, когда они скатывались за борт. Находясь на корме, мы тем не менее предупрежда-



ли друг друга о набегавших волнах, крича: «Держись!» Пришлось долго бороться с холодными ветром и водой. Волны сбивали нас с ног: ведь канат от рулевого устройства был закреплен лишь одним концом...

Когда к нам подошла канонерская лодка «Селемджа», на барже остались 24 человека. Нам бросали трос со спасательным кругом или поясом. Когда трос бросили мне, матрос протянул меня к борту лодки. Но, взяв за руки, на палубу поднять не мог. Я полетел вниз, снова оказался в воде и начал тонуть около «Селемджи». Странно, но в голове не промелькнуло все прошлое, как было ранее. И тут мне помогла волна. Она была огромной. И, ударившись о борт канонерки, подбросила меня вверх. Теперь уже два матроса, ухватив меня за руки буквально на лету, подняли на борт корабля.

Канонерка доставила нас в Новую Ладогу, куда ранее пришел буксир со 159 спасенными. Таившаяся во мне надежда, что среди них окажется мой брат, не оправдалась...

Мои родители получили извещение, в котором говорилось, что их сын Алексей «погиб смертью храбрых и похоронен на берегу Ладожского озера». Но это не так. Для большинства погибших могилы стала Ладога.

**Василий МАКСИМОВ, участник войны, капитан 1-го ранга в отставке**

## НАША СПРАВКА

**Немцев в Шлиссельбурге и финнов на Карельском перешейке разделяло водное пространство Ладожского озера протяженностью 65 километров. Вот эту-то щель между ними осажденные и превратили в артерию снабжения Ленинграда.**

**Путь по озеру от мыса Осиновец до устья реки Волхов был свободен, если не считать противодействия вражеской авиации, которая в сентябре — ноябре проявляла особенную активность. Территория, непосредственно прилегающая к Ладожскому озеру с южной стороны, была занята врагом и являлась фронтовым участком, поэтому водный путь проходил в пределах досягаемости немецкой артиллерии и просматривался противником почти на всем протяжении. Несмотря на эти крайне неблагоприятные условия, приходилось создавать коммуникацию через Шлиссельбургскую губу — другого пути не было. Новая смешанная сухопутно-водная трасса пролегла по маршруту Ленинград — Осиновец — Новая Ладога — Волхов — Тихвин — Череповец — Вологда. Направляемые в Ленинград товары по железной дороге прибывали на станцию Волхов, где переваливались на водную пристань Гостинополье.**