

Лоцманы Малой Дороги

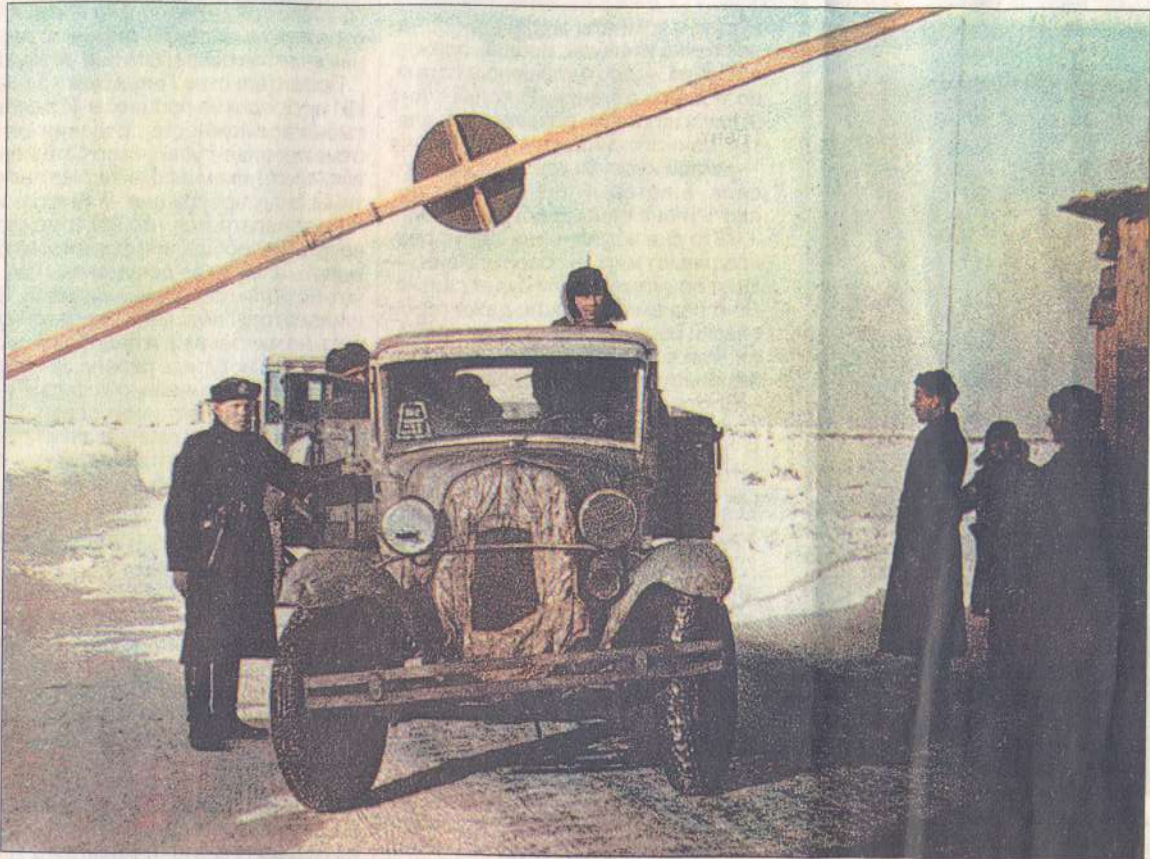
ИССЛЕДОВАТЕЛИ РАСКРЫВАЮТ МАЛОИЗВЕСТНЫЕ СТРАНИЦЫ

Сергей ГЛЕЗЕРОВ

Очень бы хотелось, чтобы это событие не затерялось среди множества других, посвященных 80-летию полного освобождения Ленинграда от блокады. Речь о форуме «Малая Дорога жизни: неизвестные страницы», состоявшемся в Российской национальной библиотеке. Его инициатором стала межрегиональная общественная организация «Лоцманы Коронной службы».

Участниками конференции стали представители тех мест, через которые проходила Малая Дорога жизни, — поселка Лисий Нос, Кронштадта, Ломоносова. Напомним, Малой Дорогой жизни принято называть транспортные магистрали, которые через Финский залив связывали блокадный Ленинград с Кронштадтом, Ораниенбаумским плацдармом и гарнизонами на островах Сескар и Лавенсаари (ныне Мощный).

Правда, как отмечает старший научный сотрудник Института истории блокады и обороны Ленинграда Дмитрий Асташкин, понятием «Малая Дорога жизни» чаще оперируют краеведы и музейщики. По мнению академических исследователей, ледовые дороги, проложенные по Финскому заливу, ни с точки зрения



Проверка документов на контрольно-пропускном пункте на Малой Дороге жизни.

управления, ни с точки зрения функционирования не являлись подразделениями военно-автомобильных дорог под номерами 101 и 102, действовавших на Ладоге. Поэтому считать их частью Большой Дороги жизни не вполне правомерно, и для трасс по Финскому заливу лучше использовать термин «кронштадтские ледовые дороги».

Но, как бы то ни было, понятие «Малая Дорога жизни» прочно вошло в обиход, и сегодня уже нельзя сказать, что оно обделено вниманием исследователей и широкой публики. Существуют и достойный памятник работы скульптора Виктора Новикова, установленный в Лисьем Носу, и книги, и документальные фильмы. Но все равно в этой истории еще немало малоизвестных страниц. Одна из них — деятельность лоцманов.

— Только они могли ориентироваться на ледовых просторах Финского залива, — говорит исследователь истории лоцманской

службы России Наталья Каралаш. — Никогда не предполагала, что столько информации об этих специалистах можно будет почерпнуть в архивах. Прежде всего — в филиале Центрального архива Министерства обороны в Гатчине, где находятся документы Военно-морского флота.

Выяснилась удивительная вещь: в начале 1941 года Военно-лоцманская служба гидрографического отдела Краснознаменного Балтийского флота была расформирована. И это притом что лоцманы очень хорошо зарекомендовали себя во время «зимней» войны 1939–1940 годов. Теперь же, всего за несколько месяцев до начала новой войны, военные лоцманы были уволены в запас и возвращены на должности, которые они прежде занимали в Ленинградском морском торговом порту. Существовавшие в мирное время два военно-лоцманских пункта на полуострове Ханко и Транзундском рейде в феврале 1941 года также

были ликвидированы, а лоцманы уволены в запас.

Так что осенью 1941 года военно-лоцманскую службу пришлось организовать заново.

— Основную задачу — проводку боевых кораблей с армейскими подразделениями и военными

прощупывали вражеские прожекторы.

Кроме того, гидрографов и лоцманов привлекали к участию в десантных операциях. В середине сентября 1941 года им было поручено тщательно изучить подходы к пристаням и бухтам в районе

...условия проводки сильно изменились. Значительную часть фарватера Новый Петергоф — Стрельна противник просматривал и простреливал, ночью его прощупывали вражеские прожекторы.

грузами из Ораниенбаума и Кронштадта в Ленинград и обратно лоцманы выполняли, как и раньше, — отмечает Каралаш. — Однако условия проводки сильно изменились. Значительную часть фарватера Новый Петергоф — Стрельна противник просматривал и простреливал, ночью его

Петергофа, произвести точные промеры глубин. Полученные сведения были переданы в штаб КБФ. Увы, несмотря на беспримерный героизм их участников, знаменитые Петергофские десанты потерпели неудачу...

В своем докладе Наталья Каралаш назвала десятки имен лоц-

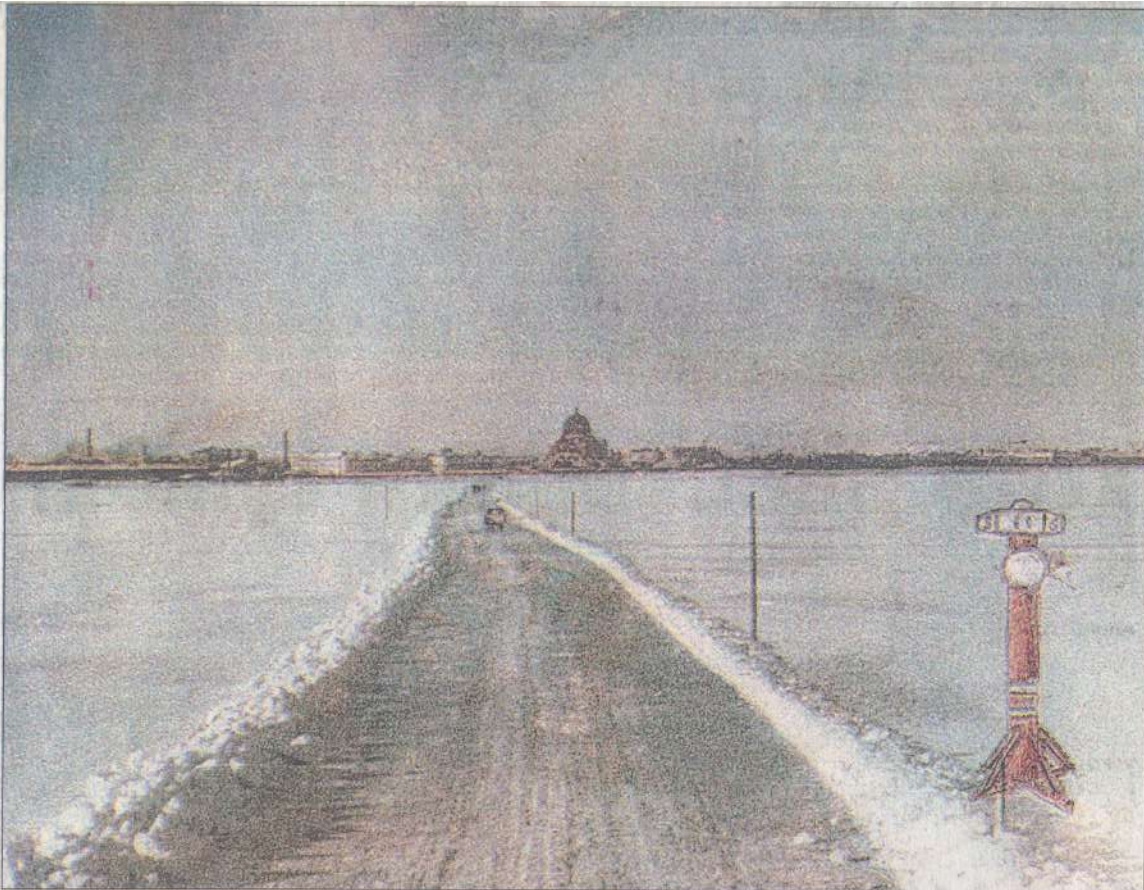
манов. Одним из них был Иосиф Бегун, который все четыре года войны возглавлял Военно-лоцманскую службу Кронштадтского гидрографического района КБФ.

— Свой первый орден, Красной Звезды, отец получил еще на «зимней» войне, когда обеспечивал ледовые трассы на Финском заливе. За Великую Отечественную войну отец заработал два ордена Боевого Красного Знамени, — не без гордости говорит Владимир Бегун, профессор Военно-морской академии имени Кузнецова.

После войны Иосиф Бегун дослужился до звания капитана 1-го ранга. Выйдя в отставку, трудился в Центральном картографическом производстве. Обеспечивал навигацию на Сайменском канале. Будучи сотрудником специального конструкторского технологического бюро, участвовал в разработке навигационного оборудования. По словам Владимира Иосифовича, профессиональный пример отца оказался настолько заразительным, что он пошел по его стопам и тоже стал гидрографом.

— Отец много рассказывал о войне, — вспоминает Владимир Бегун. — Понятно, мы его просили: «Запиши». И вот что интересно: он написал свою биографию, дошел до войны и остановился. Через некоторое время снова взялся, немного написал и опять

Из альбома гидрографического отдела КБФ. РЕПРОДУКЦИЯ. ФОТО АВТОРА



Одна из кронштадтских ледовых трасс. Курс — на Морской собор.



Моряки-гидрографы со специальными компасами для обеспечения морской навигации.

взялся, немало написал и опять отложил. Когда я у него спрашивал почему, он отвечал: «Тяжелые воспоминания начинаются, очень трудно». Так и не получилось у него ничего записать...

Выступая на конференции в РНБ, капитан 1-го ранга запаса Евгений Кобчиков поделился находкой, сделанной им и его коллегой Игорем Сиренко в архиве ВМФ в Гатчине. Речь об альбоме фотоснимков гидрографического отдела КБФ, на которых как раз изображены ледовые дороги Финского залива в 1942–1943 годах. Почти два десятка листов, 76 раскрашенных фотографий.

— Вторая блокадная зима оказалась не такой суровой, как первая, и движение по трассе между Ораниенбаумом, Кронштадтом и Лисьим Носом началось только 9 января 1943 года, — отмечает историк. — Осуществлялось оно до конца марта. Но даже за это короткое время было перевезено гораздо больше грузов, чем за предшествующую зиму. На трассу выходило три сотни грузовиков в день.

Добавим, что именно по Малой Дороге жизни на Ораниенбаумский плацдарм последней блокадной зимой скрытно от врага были доставлены войска 2-й Ударной армии. Оттуда в январе 1944-го они повели наступление, начав операцию по полному освобождению Ленинграда.

Из альбома гидрографического отдела КБФ. РЕПРОДУКЦИЯ. ФОТО АВТОРА