

**Суда Эстонского
Государственного Морского
Пароходства, участвовавшие в
обороне Ленинграда и
перевозках на «Дороге жизни»**

Бывшие суда Эстонии, дошедшие до Ленинграда и включённые в:

Бригада ПЛ - ЛЕМБИТ, КАЛЕВ

ВОХР ВМБ - РИСТНА

Группа сторожевых кораблей истребительного отряда - ЛАЙНЕ (позднее - ГАНГУТЕЦ), СУЛЕВ (АМЕТИСТ)

Группа минных заградителей - ВАЙНДЛОО

Группа вооруженных ледоколов - СУУР ТЫЛЛ (ВОЛЫНЕЦ)

Посыльные суда штаба ВМФ - ПИККЕР

Бывшие суда управления водных путей Эстонии перешли в:

Отряд гидрографических кораблей - МЕРИПОЭГ, СЕКСТАН, ЛООД, плавмаяки РЕЗЕРВ и ТАЛЛИНН, МААИМЕЙЯ, МОТОРВЕЕЛАЕВ, ВЫРУ-ЫЛИ.

Суда Эстонского государственного морского пароходства в:

Плавбазы ВМФ - АБРУКА, АЭГНА, ЛЯЭНЕМАА

Аварийно-спасательная служба - МЕТЕОР

Транспорты - АУРАНИЯ, ВАХУР, ВИЛСАНДИ, КУМАРИ, ЛИИНА, МАРИЯ, МАРВИ, МЯЙЯ, МАРС, МИННА, ПОЛЯРИС, СТЕНСО, СЫМЕРИ, ТИИНА, ТЫНЦ, ЭВАЛЬД, ХАНСИ, ХЕЙНО, ЮКУ, ЮРДЖО.

Парусно-моторные шхуны - АЛЬМИНЕ, ВИЛКО, ДЕЛЬФИН, ОСТЕРЛЕЙ, РЕЙН, УРМЕ, ТУУЗЛАР, ХИУТАТ, ХИУРАНД, ХИУВЕЙН, ХЕЛЕНА, ЭСТЕРЛЕД.

Буксиры - КАРИН

Плавкраны - №7068, №7071.

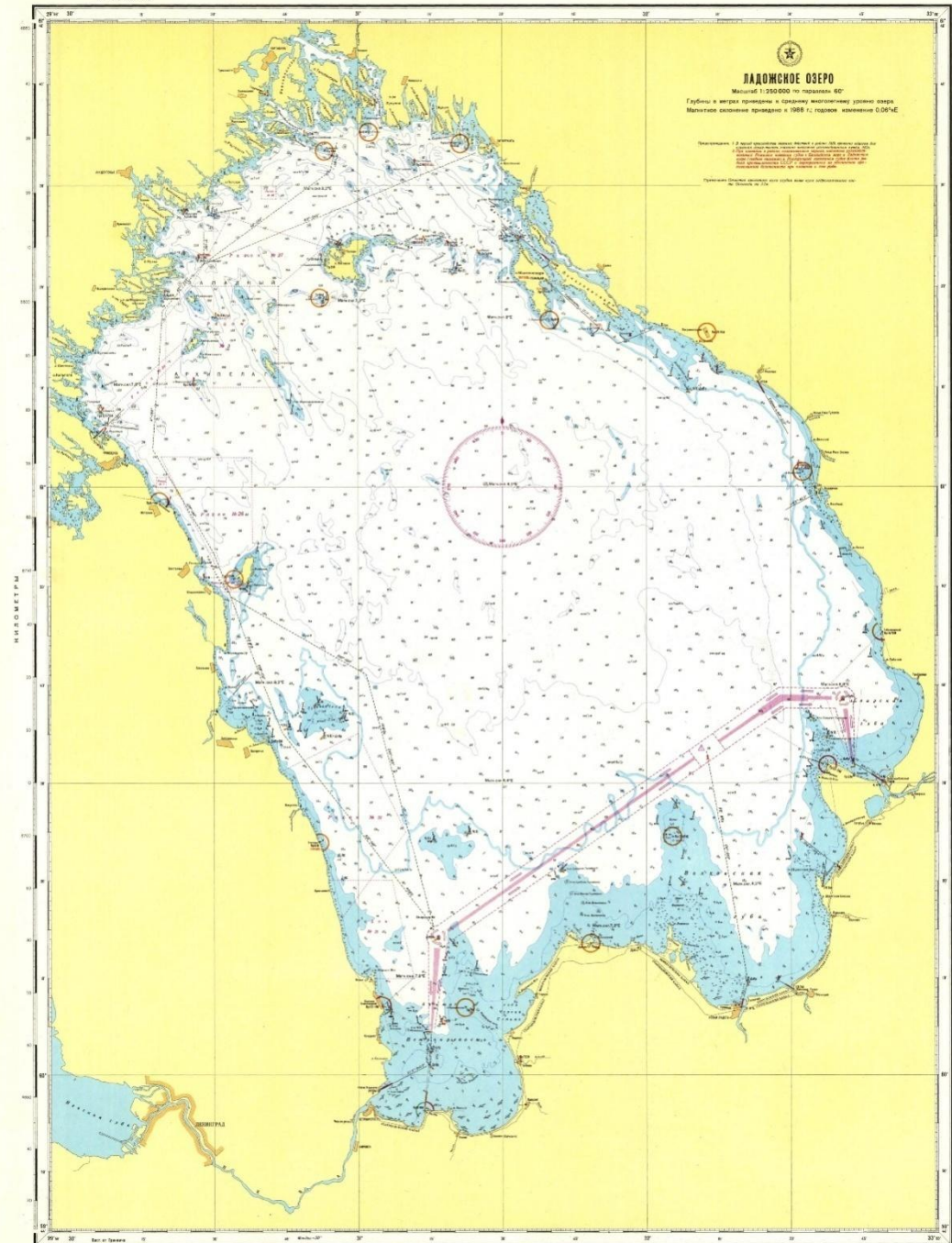
Суда Эстонского государственного морского пароходства участвовавшие в перевозках на
«Дороге жизни»

- * Ладожское озеро, первое по величине в Европе и одно из крупнейших в мире.
- * Его наибольшая длина 219 км, средняя ширина 83 км. Наибольшая глубина в северной части озера достигает 230 м, средняя глубина всего озера – 51 м.
- * Берега северной части Ладоги скалисты, местами высоки и сильно изрезаны. В остальной части берега низкие, пологие. На западном берегу много нагромождений валунов, уходящих в воду, особенно на мысах Морьин Нос, Осиновец, Сосковец. Самые низкие берега на юге озера. Здесь вдаются в сушу три большие, но мелководные губы: бухта Петрокрепость (Шлиссельбургская), Волховская и Свирская.
- * На Ладожском озере нередко внезапно возникают сильные бури. Достигая восьми-девяти баллов, они поднимают огромные волны. Поэтому судоходство здесь зачастую сопряжено с большими трудностями. Не только рыбачьи суда, но и крупные «озерные» пароходы, совершающие рейсы по Ладоге, во время шторма стремятся укрыться где-нибудь в заливах.
- * Опасность в характере волнения. Пологие длинные волны, возникающие в глубоководной части озера, в южных мелководных районах резко меняются. Волны начинают ломаться и становиться высокими и короткими. Волнение принимает беспорядочный характер и превращается в толчею, особенно опасную для небольших судов.

ЛАДОЖСКОЕ ОЗЕРО

Масштаб 1:250 000 по параллели 60°
Глубины и высоты приведены в соответствии с высотной системой Балтийского моря
Менюшка высоты приведены в 1985 г. по высоте экватора 0.004 м

Пояснение: 1. В этом издании карты и карты-вкладыши даны в соответствии с требованиями, предъявляемыми к морским картам. 2. В этом издании карты и карты-вкладыши даны в соответствии с требованиями, предъявляемыми к морским картам. 3. В этом издании карты и карты-вкладыши даны в соответствии с требованиями, предъявляемыми к морским картам.



МЕТРЫ

Иркутск-1985

- * С началом военных действий [СЗРП] стало передавать лучшие суда Краснознаменному Балтийскому флоту и другим военным организациям. Только за первые 12 дней войны балтийцам было передано 27 пароходов. Предприятия пароходства – ленинградский завод «Юный водник», Шлиссельбургские и Свирицкие судоремонтные мастерские – переоборудовали 51 буксирный пароход в тральщики, а 3 буксира – в сторожевые корабли
- * Кроме того, грузопассажирские пароходы использовались в качестве плавгоспиталей и для оперативных перевозок войск, много буксиров и барж привлекалось к выполнению вспомогательных операций на Балтийском флоте и военных флотилиях. Всего в ведение военных органов пароходство передало 25 процентов грузопассажирских и 28 процентов буксирных судов, 33 процента сухогрузных и 35 процентов нефтеналивных барж.
- * Одновременно пароходство выполняло оперативные воинские перевозки. Так, в июле водники строго в установленные сроки доставили из Ленинграда и области в районы Череповца, Рыбинска и Вологды 40 тыс. человек призывников.
- * В начале июля Северо-Западное пароходство было привлечено также к эвакуации из Ленинграда населения и материальных ценностей.
- * Именно с этим и связано появление на Ладожском озере эстонских и латышских каботажных пароходов принадлежавших Латвийскому и Эстонскому государственным морским пароходствам.
- * В Ленинграде к началу июля скопилось значительное количество беженцев отступающих вместе с войсками из Прибалтики и оккупированных областей (Псковская, Новгородская). Для того чтобы разгрузить город было принято решение отправлять их вглубь страны в район Ярославля и Череповца. Кроме железной дороги в перевозках были задействованы и речные пассажирские суда. Так как пароходов СЗРП было недостаточно руководство города обратилось к портовым властям с просьбой об использовании морских судов прибывавших в порт Ленинграда. Наиболее подходящими для этой цели оказались суда каботажного плавания имевшие малую осадку которая позволяла им пройти по внутренним водным системам до Ярославля и Череповца. На линию поставили суда «ИЛГА» (ЛГМП), «ВИЛСАНДИ», «СТЕНСО» и «ХАНСИ» (ЭГМП). Всего [за июль-август] Северо-Западное пароходство эвакуировало в глубь страны более 120 тыс. человек (из них 24 тыс. ленинградцев) и около 70 тыс. т грузов (в том числе из Ленинграда 49,6 тыс. т). В этих перевозках участвовало 17 пассажирских судов, 340 буксиров и около 500 барж.
- * Возвращалось же судов в Ленинград все меньше и меньше. С конца июля те из них, которые шли в город с грузами, не имевшими существенного оборонного значения, по распоряжению правительства переадресовывались в другие пункты. Так суда после выполнения рейса оказались на Ладоге.

Оперативный отдел штаба
Л. В. О.
Вх. № 1331
"22" 8 1947 г.

СЕКРЕТНО
Экз. № 1

СВЕДЕНИЯ

о плавучих средствах, находящихся на Ладожском озере.

№№ ПП	Наименование	Грузопод- емность в тоннах.	Вмес- тимость /чел./	Грузопод- емность не габаритн. гру- зов при полной на- грузке людьми	Дисло- кация
<u>ТРАНСПОРТЫ</u>					
1	Кремель	41,3	350	6 тн.	
2	Совет	41,3	350	6 тн.	
3	Республика	105	600	45	
4	Чапаев	75	360	39	
5	Ханзи	80	410	39	
6	Илга	106	175	88	
7	Стенсо	106	175	88	
8	Вильсенди	200	150	185	
9	Щерс	75	360	39	
	Итого:	829	2930	536	
<u>Железные баржи</u>					
1	ЛП-80	150	120		
2	ЛП-83	120	ок.100		
	Итого:	270	ок.220		
<u>Деревянные баржи</u>					
1	№ 454	400	200		
2	№ 4071	1017	ок.1000		
3	№ 514	829	ок.1000		
4	№ 764	700	300		
5	№ 519	813	ок.1000		
6	№ 5241	ок.900	ок.1000		
7	№ 351	1220	ок.1000		
8	№ 5199				
9	№ 87				
	Итого:	5879	ок.5500		
<u>Лихтеры</u>					
1	№ 60	1700	ок.1000		
2	№ 64	1100	ок.1000		
	Итого:	2800	ок.2000		

1	2	3	4	5	6
	<u>Буксиры</u> <u>СЗУРП</u>				
1	Морской лев				в озере
2	Оред				"
3	Никулясы				"
4	Вуй				"
5	Водолаз				"
6	Сталинец				"
<u>Тральщики</u>					
1	№ 81				
2	№ 122				

ПРИМЕЧАНИЕ: 18 катеров типа М0 могут принять по 40-50 чел..
Катера типа КМ - 17 штук могут принять по 15-20 чел.
Катера типа Р - 2 штуки, могут принять по 20 чел.
Канлодки - могут принять по 100 чел.
В Ленинграде мобилизованы 2 баржи.

Справку составил Капитан 3-го ранга
/ Звонарев /

2 и 3 экз. уничтожены вместе с отчетом

Капитан 2-го ранга Ровенский
22.841

Отп. 3 экз.
ад

- * Государственный Комитет Обороны уже 30 августа 1941 г. принял постановление «О транспортировке грузов для Ленинграда», в котором были намечены конкретные меры по организации водных перевозок по Ладожскому озеру. В частности, наркоматам военно-морского и речного флотов предлагалось выделить 75 озерных барж грузоподъемностью по 1 тыс. т и 25 буксиров, обеспечив курсирование ежедневно по 12 барж с грузом от пристани Лодейное Поле до Ленинграда. Для перевозки горючего предлагалось выделить 1 танкер и 8 наливных барж.
- * В постановлении Военного совета фронта, принятом уже 1 сентября 1941 г. во исполнение решения ГКО, в целях обеспечения нормального хода перевозок было намечено осуществить серию разнообразных мероприятий.
- * Для организации погрузки и разгрузки было решено создать перевалочные пункты на Шлиссельбургской и Ленинградской речных пристанях и выделены по два рабочих батальона на каждую пристань. Начальнику тыла фронта было приказано организовать на этих пристанях, а также на железнодорожных станциях Лодейное Поле и Волховстрой складское хранение грузов и их транспортировку от перевалочных пристаней до железной дороги и по железной дороге от Шлиссельбурга до Ленинграда. Начальнику Северо-Западного речного пароходства И. И. Логачеву вменено было в обязанность обеспечение причального фронта в Ленинградском речном порту и Шлиссельбургской пристани для ежесуточного приема 19 барж с грузом и 1 наливной баржи с горючим, а также обеспечить погрузку 7 барж на пристани Волхов.
- * Речь шла о перевозке грузов Ладожским озером и по р. Неве до Шлиссельбурга и Ленинграда. Но с выходом немецко-фашистских войск к р. Неве в районе села Ивановского 30 августа 1941 г. судоходный путь к Ленинграду был прерван. Шлиссельбург недолго служил перевалочным пунктом. 8 сентября 1941 г. он был занят противником. Поэтому на его причалы с 1 по 7 сентября успели доставить только 7 барж с продовольствием и боеприпасами.
- * С оставлением Шлиссельбурга была потеряна последняя возможность поддерживать связь Ленинграда со страной, используя освоенные пути сообщения.
- * Потеря Шлиссельбурга поставила под угрозу возможность дальнейших перевозок, так как никаких других пунктов разгрузки судов не существовало. Поэтому важнейшей задачей, от решения которой зависела связь Ленинграда со страной, являлось создание хотя бы минимальных условий для разгрузки судов на западном берегу Ладожского озера.
- * До конца навигации на Ладоге оставалось около двух месяцев. За это время надо было организовать освоение новой трассы, подготовить флот и причалы, наладить связи с железнодорожным транспортом, подобрать людей, обеспечив их жильем и питанием. В обычных условиях этот срок мог показаться нереальным, но война диктовала свои законы.



Пароход «ХАНСИ». Зима 1940-1941 гг.



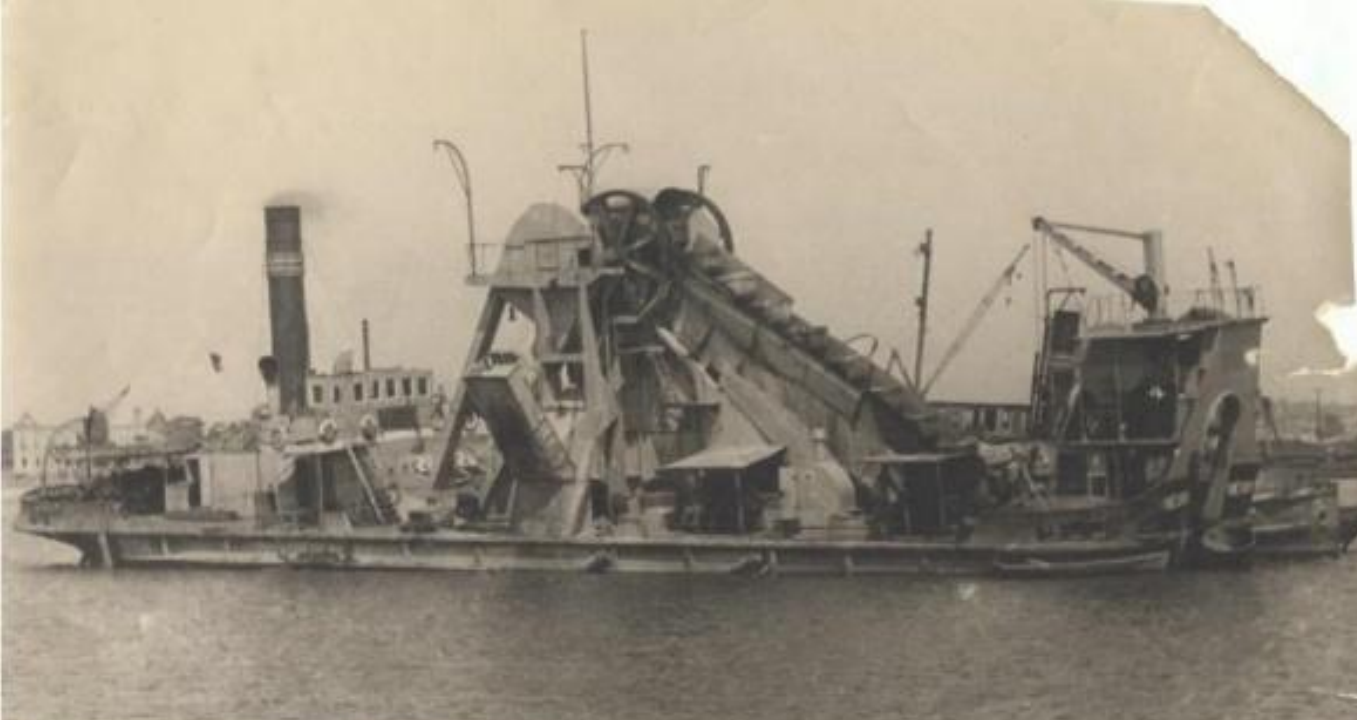
Пароход «ХАНСИ» на Ладожском озере 1941 год.

* **Суда Балттехфлота - ранее принадлежавшие эстонским и латышским**



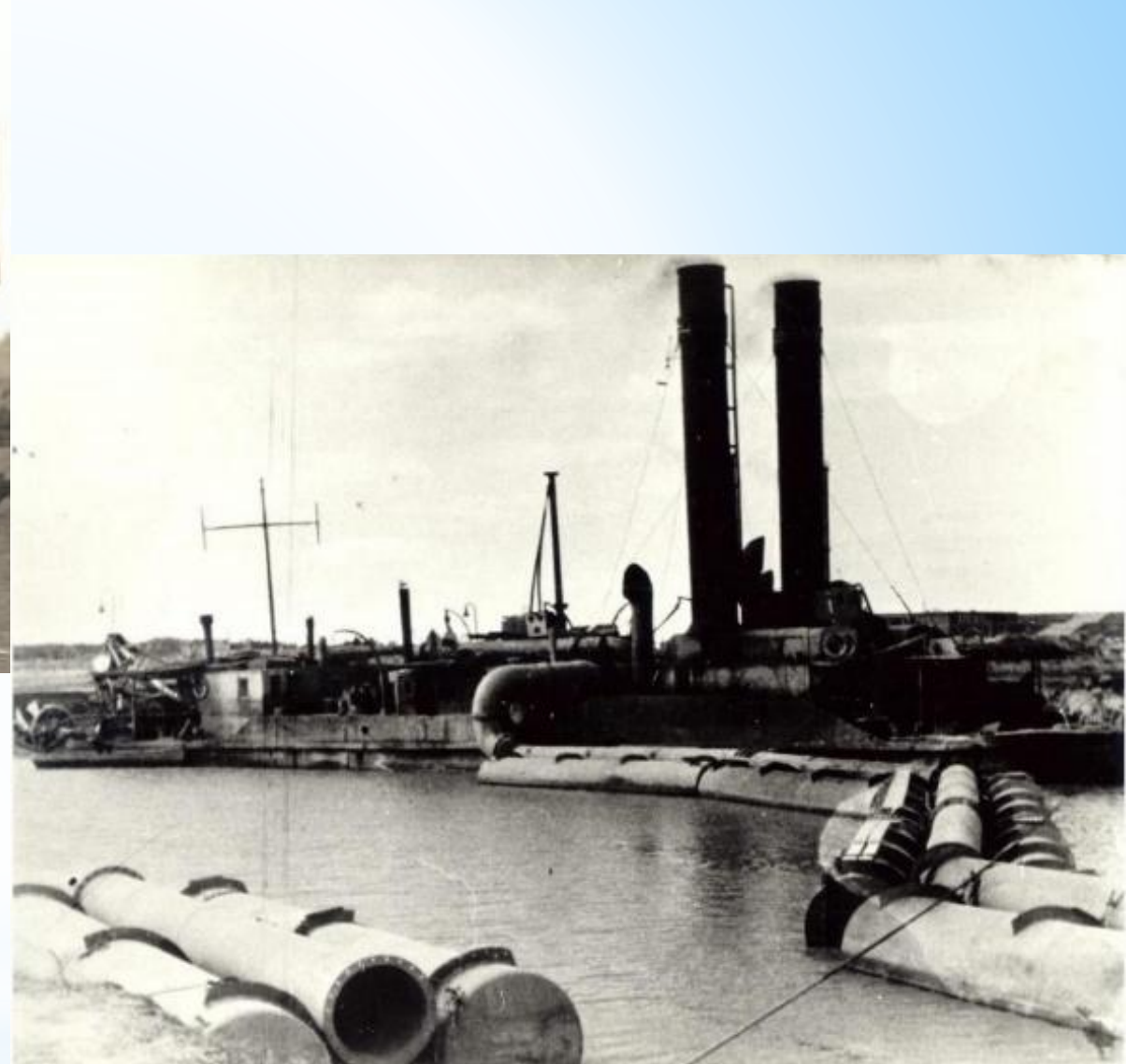
"Судам Балттехфлота- з/ч «Нарова» в октябре 1941 года создавшей подходной канал к пирсам п.Осиновец; з/ч «Рижская», углубившей каботажную гавань, канал на бере реки Волхов для канлодок, бухту Гольсмана для спуска тендеров и построенных барж; з/ч «Свирьстрой-2» и «Волга-Дон»; землесосу «Эзель» и з/ч «Северозападная»-7, прорывшим Кобонский канал; з/с «Маймея», погибшему от бомб; самоходным шаландам: «Лигово», «Знаменка», «Волжинка»; буксирам: «Гидротехник», «Красная звезда», «Бурлак»; несамоходным шаландам, их героическим экипажам, береговым службам и судоремонтникам, сделавшим все возможное и невозможное для защиты Ленинграда в 1941-1944гг.: Посвящается."

- * Вопрос о строительстве новых пристаней на озере возник еще до потери Шлиссельбурга. 30 августа 1941 г. Государственный Комитет Обороны предложил немедленно подготовить фронт разгрузки в районе железнодорожной станции Ладожское Озеро для направления сюда барж в случае необходимости. 1 сентября 1941 г. Военный совет Ленинградского фронта приказал начальнику Управления пути Северо-Западного бассейна Наркомречфлота Бородину произвести рекогносцировку возможных мест разгрузки озерных барж от мыса Осиновец до мыса Морьин Нос и составить технические проекты постройки причалов для приема 12 озерных барж ежедневно.
- * Группа специалистов-речников из управления пути и пароходства за трое суток обследовала береговую полосу и определила пункты, которые могли быть использованы для приема и разгрузки судов. 5 сентября ее выводы были рассмотрены и одобрены Военным советом фронта. Выбор пал на бухты Осиновец и Гольцмана. Первая из них располагалась в 500 м от пригородной Ириновской железнодорожной ветки и в 1,5 км от ее конечного пункта — станции Ладожское Озеро. С севера и востока бухту ограждала местами разрушенная каменная дамба. Фарватер от входа в бухту до ее середины имея глубину до 2 м, а около дамбы и остатков сгнившей 200-метровой деревянной эстакады — меньше 1 м. В 5 км севернее находилась бухта Гольцмана. От нее до станции Ладожское Озеро было 3 км. Здесь имелась эстакада на одно судно. Глубины также были недостаточными — от 1 до 2 м. Еще севернее находилась бухта Морье, но там вообще не имелось никаких причальных сооружений. Судам на западном берегу Ладоги приставать и разгружаться пока было негде. Военный совет фронта с падением Шлиссельбурга 9 сентября распорядился всю работу по приемке продовольственных и воинских грузов перевести в район Осиновца.
- * К сооружению причалов были привлечены бойцы строительных и саперных батальонов и ленинградские рабочие. Из речного и морского портов Ленинграда и с предприятий города на Ладогу перебрасывались транспортеры, краны, мотовозы и другое оборудование. Одновременно под руководством опытного путейца А. Я. Сангалова велись дноуглубительные работы. В Осиновце использовались земснаряды Балттехфлота «Константин» и «Рижская», «Северо-Западный-4» управления пути Северо-Западного бассейна, а в гавани Гольцмана и бухте Морье — земснаряд «Северо-Западный-7» и созданы две новые гавани — Каботажная и Новая Гавань. *(На боевой вахте. Водники Северо-Запада в годы Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. Сборник воспоминаний и документов. Л., 1972, с. 212; АМО СССР, ф. 217, оп. 1258, д. 6, л. 147, 148.)*
- * Земснаряд «РИЖСКАЯ», ведущий дноуглубительные работы в строящемся порту "Осиновец", затонул в результате попадания авиабомбы. Работы по строительству порта были приостановлены. От инженера спасательных работ рядового краснофлотца Э. Лейбовича во многом зависело, как скоро спасательное судно "Водолаз" справится с подъема земснаряда и продолжатся работы по строительству порта. Работали под непрекращающимися бомбежками, экипаж терял людей, а дело не ладилось, не "становился" под водой бетон в ящиках на пробоинах в котельном отделении земснаряда. Командир Ладожского отряда интендант 1 ранга И.А. Загвоздин грозился отдать под трибунал Элиазара за задержку работ. И быть бы Элиазару штрафником или того хуже, если бы не главный корабельный инженер ЭПРОНа К. Гурвич. Он подсказал Элиазару, что причиной быстрого размыва бетона является щелочная среда от угольного шлака, скопившегося в котельном отделении земснаряда. Шлак убрали грунтососом, и бетон быстро затянул пробоины, земснаряд был поднят, на месте восстановлен и приступил к работе.



Землечерпалка "Рижская". Произвела дноуглубительные работы по созданию гавани Гольцмана и углубляла Волховский бар 1942 - 44 г..

Фото предоставлено Новоладожский филиал ГБУК Ленинградской области "Музейное агентство" - Новоладожский историко-краеведческий музей.

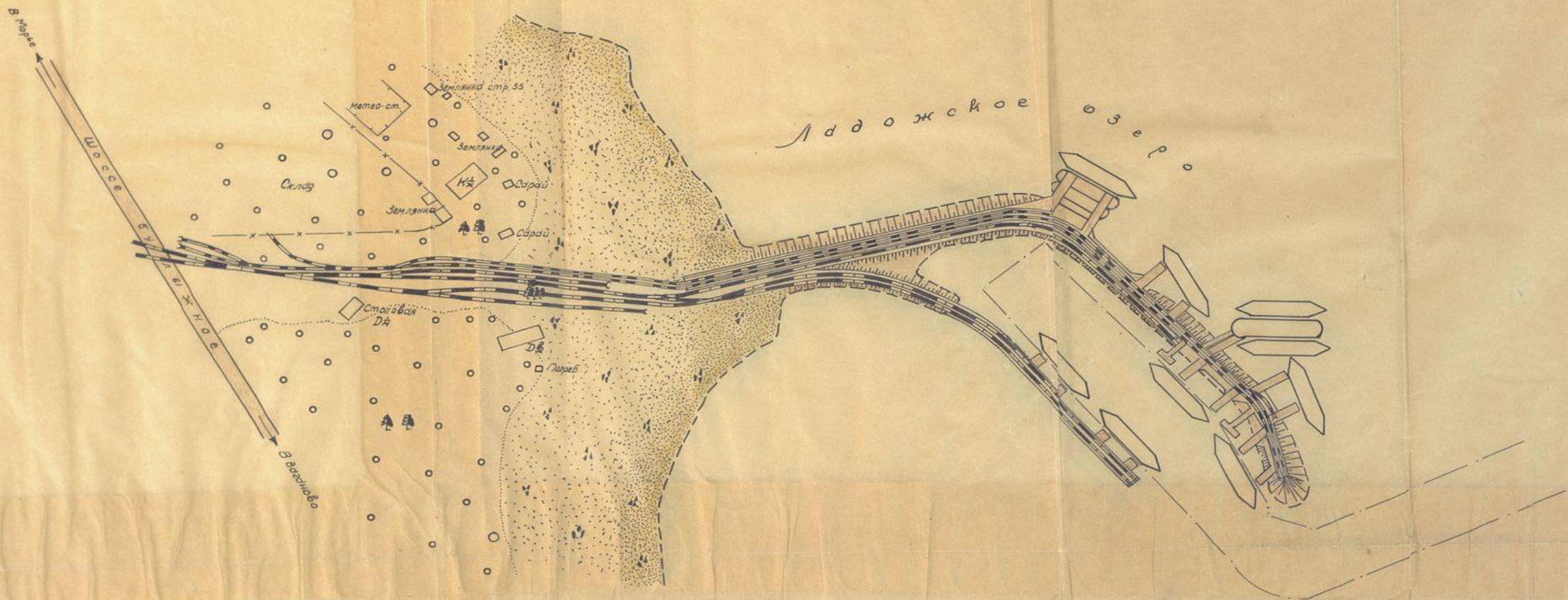


Землесос "Эзель", который произвел дноуглубительные работы в п. Осиновец, прорыл канал в д. Кобона и работал на Волховском баре. 1942-43 годы.

- * Осиновецкая гавань расположена с северной стороны мыса Осинец. Гавань образована молом, отходящим от берега сначала на восток, а затем на юго-восток. Гавань защищена от ветров всех направлений, кроме южных и юго-восточных, и доступна для судов с осадкой до 1,5 м.
- * Берег в Осиновце песчано-каменистый, низкий, мелководные суда близко к берегу подходить не могли. Рейд был открыт для ветров. Сохранившаяся с давних, дореволюционных, времен каменная дамба, сооруженная из булыжника, ограждала от волн небольшую гавань. Однако из-за обмеления вход в нее был возможен только для судов с незначительной осадкой. Причальные погрузочно-разгрузочные сооружения отсутствовали.
- * Осиновецкий порт представлял собой на начало блокады разрозненные рыбацкие причалы в бухтах.
- * В сентябре 1941 г. появились названия «Каботажная» (1 причал, могла подойти только шлюпка), «Осинец», у маяка (1 маленький причал, примерно 100 м, остальное камни, валуны, правее с глубиной 1-1,5 м - пляж), «Новая» - ничего, «Гольцмана» (один причал из железобетона с углублением для одной баржи), «Морье» (1 рыбацкий причал, деревянный, на сваях, и глубины, не позволяющие подводить корабли).
- * В Осиновце были построены два причала, в соседней бухте Морье – один небольшой пирс. К ним вели фарватеры глубиной от полутора до двух с половиной метров. Дноуглубительные работы продолжались, а пока глубокосидящим транспортом приходилось по-прежнему выгружаться на рейде. 18 сентября истек срок строительства первой очереди порта в бухте Осинец. Руководил работами здесь капитан 1 ранга Н. Ю. Авраамов. Задача перед ним стояла необычайно трудная – на низком песчаном берегу, заросшем сосняком и совершенно необжитом, без особых механизмов и квалифицированных специалистов, в условиях непрерывных бомбежек, не прекращая перевозок, соорудить военный порт первого разряда. Не все шло гладко, и 19 сентября Военный совет фронта обязал адмирала И. С. Исакова взять строительство порта под свое руководство. Иван Степанович энергично повел дело. Обладая широкими полномочиями члена Военного совета фронта, он добился ускорения темпов работ. С 18 по 25 сентября надо было создать причалы для обработки двенадцати судов в сутки. Сроки очень жесткие. И лишь благодаря героическим усилиям строителей уже в октябре действовали четыре причала.
- * Между Осиновецким маяком и бухтой Гольсмана планировалось построить новую гавань, рассчитанную также на мелкосидящие суда. Интересно, что опорой для пирса здесь послужила затонувшая баржа.
- * К концу сентября 1941 г. в Осиновце были сооружены 2 причала с глубинами на подходах 2,5 м, в гавани Гольцмана – 2 причала с глубинами 2,5 и 1,7 м и в бухте Морье – 1 дамба. Узкоколейка соединила причалы с основным железнодорожным путем; в лесу построили склады. Работали в шторм и ветер. В мирное время в такую погоду ни один земснаряд не выходил в озеро.
- * Берег озера в районе Осиновецкого порта оставался все же открытым. В штормовую погоду укрыться судам было негде. Поэтому в бухте Морье пришлось строить брекватор – мощное заградительное сооружение в виде мола из крупного камня. Головная, ряжевая его часть создавала дополнительный причальный фронт. Бреkwатор дал возможность соорудить ряд небольших пирсов, защищенных от волны.

СХЕМА

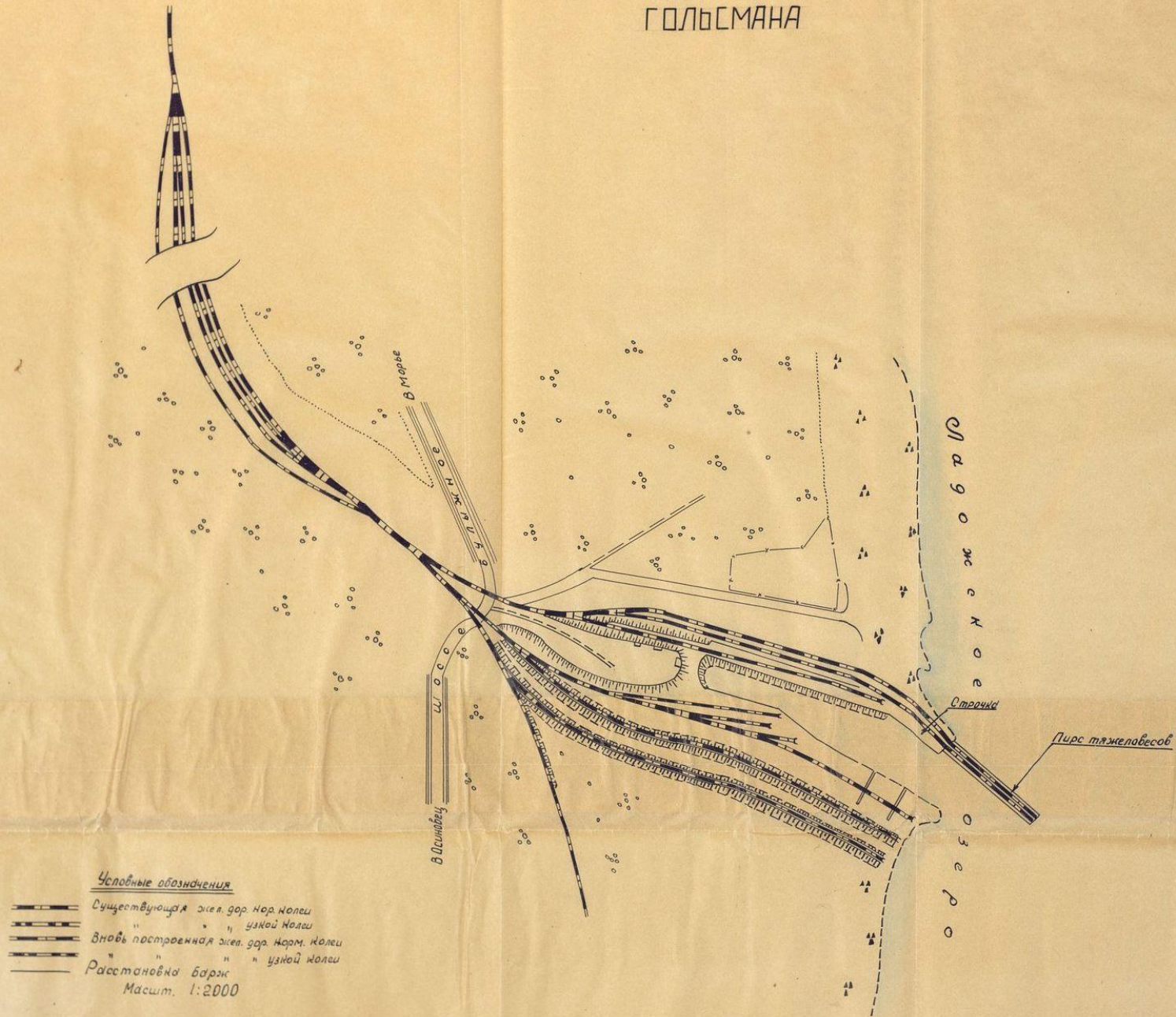
РАСПОЛОЖЕНИЯ ОБЪЕКТОВ И ПОДЪЕЗДНЫХ ПУТЕЙ В БУХТЕ ОСИНОВЕЦ



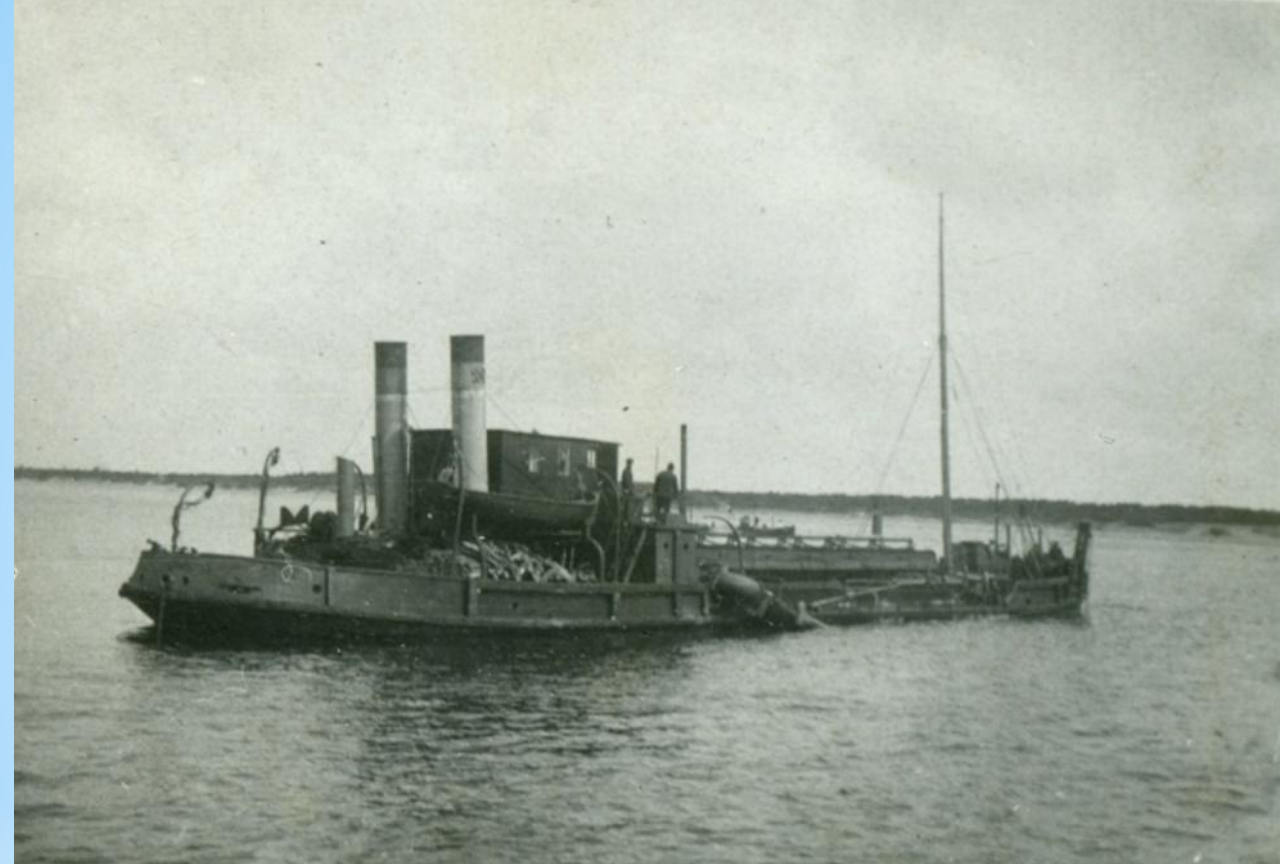
Условные обозначения

- — — — — Существующая жел. дор. норм. колеи.
- - - - - " " " узкой колеи.
- - - - - Вновь построенная жел. дор. норм. колеи.
- - - - - " " " узкой колеи.
- — — — — Расстановка барж L=55м.

СХЕМА РАСПОЛОЖЕНИЯ ОБЪЕКТОВ И ПОДЪЕЗДНЫХ ПУТЕЙ БУКТЫ ГОЛЬСМАНА



- * Пристань Новая Ладога находилась в полузаброшенном состоянии, причальная линия ее была короткой и необорудованной, судовых кранов не было, подъездные пути требовали ремонта. Озерные баржи приходилось грузить на значительном расстоянии от берега, так как по осадке они не могли войти в устье реки. Частые порывистые ветры в это время года мешали, а временами совершенно не позволяли производить погрузо-разгрузочные работы.
- * Вход в реку Волхов из озера на баре (подводной отмели) имел глубину всего 1 метр 60 сантиметров, поэтому к причалам в Новую Ладогу могли подходить только речные буксиры. Остальные транспорты и баржи загружались на внешнем рейде с речных мелкосидящих барж и плашкоутов. Кроме того, из-за малых глубин на двух участках Волхова баржи из Гостинополья отправлялись не полностью загруженными, а в Новой Ладоге догружать их можно было только при хорошей погоде, которая выдавалась редко, и в Осиновец они прибывали «налегке».
- * И Гостинополье, и Новая Ладога были слабо механизированы и имели ограниченный причальный фронт. Большую часть погрузочно-разгрузочных работ здесь, как и в Осиновце, выполняли вручную. Притом Новая Ладога часто подвергалась бомбардировкам. Из-за этих трудностей оборот барж составлял от 6 до 12 суток вместо планировавшихся четырех.
- * 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.
- * Трасса Новая Ладога - Осиновец имела протяженность 115 км. При этом боевые корабли, охранявшие транспорты, сами были доверху загружены и к тому же играли роль буксиров.
- * Кроме большой трассы Новая Ладога – Осиновец (а затем Новая Ладога – Морье) понемногу налаживалась и малая: Кобона – Осиновец. Эти порты разделяло всего семнадцать миль. Но эти мили приходилось форсировать чуть ли не на виду у неприятеля, занявшего южное побережье Ладожского озера вплоть до Бугров. (А от маяка Бугры до Кобоны 18 километров.)
- * 6 октября немецкой авиации на Ладожском озере около Кокорево удалось потопить несколько транспортов с продовольствием, землесос и плавучий кран. Этим землесосом было еще одно эстонское судно - «Мааимейя»



Несамоходный рефулерный земснаряд № 8 был заказан Морведом для порта Императора Александра III (Либава) и построен в 1892 г., заводом А. Сотрѣ и Ко. Лион. Франция. 44,5 x 7,9 x 3,0 м., 1 паровая машина Компаунд 320 л.с. 2 ПК (на привод черпания - не для движения). произв. 300 м. куб./час. Экипаж 4/13 чел. Циркуляром Главного морского штаба № 176 от 01.12.1893 г. Землесос, построенный в 1892 г. заводом Сатр в Лионе для постройки Либавского порта, зачислен в судовой список с присвоением № 8. К началу 1 МВ переведен в Ревель и к 1917 г. в составе МКИПВ. 25.02.1918 г. брошен при уходе русских войск и захвачен немцами, у них - POSEN. 11.1918 г. передан эстонцам. 15.02.1919 г. как SÜVENDAJA №2 вошел в УпрРемРабВодПут и Порт ВМС. 15.02.1920 г. передан ГлавУпрМорепл МТиП и 11.04.1923 г. переименован в МААМЕЈА. В 1930-е гг. вел углубление Моонзунда. К началу 1940-х гг. использовался как отопитель в Таллине, после вступления Эстонии в состав СССР 31.12.1940 г. передан из ликвидируемого УпрВодПут в распоряжение Таллиннского Торгового порта. На 01.1941 года в распоряжении ЭГМП как МААИМЕЈА. К марту 1941 года в распоряжении БалтТехФлота. Ремонт левого котла. К середине августа 1941 г. переведен в Ленинград и далее на Ладогу. Потоплен 05.10.1941г. авиацией противника на Ладожском озере около Кокорево.

- * До войны на Ладожском озере плавало 18 буксиров, 4 грузопассажирских парохода и несколько барж. В августе все они были переданы в состав или в оперативное подчинение Ладожской военной флотилии. Несколько буксиров она по распоряжению Военного совета фронта вернула в конце августа для обеспечения перевозок из Лодейного Поля и Волховстроя на Ленинград. Теперь Северо-Западное пароходство имело на Волхове и Ладоге 5 озерных и 72 речных буксира, 29 озерных и около 100 речных, барж. Но из пяти озерных буксиров лишь три удалось использовать на транспортировке грузов до конца навигации. Буксир «Войма» 18 сентября выбросило штормом на берег, а «Буй» длительное время был занят прокладкой подводного телефонного кабеля для налаживания устойчивой связи с Ленинградом. Пароходы из-за большой воздушной угрозы буксировали лишь по одной-две баржи.
- * Из 29 озерных деревянных барж в хорошем состоянии находились только 7, в том числе 2 нефтеналивные. Остальные можно было использовать лишь в благоприятную погоду, при волнении не более 3-4 баллов. Но даже всех наличных озерных барж было явно недостаточно. Приходилось к перевозкам привлекать и речные. Всего в перевозках участвовало 43 деревянные сухогрузные, 4 металлические и 2 деревянные нефтеналивные баржи. 20 из них по техническому состоянию вообще не имели разрешения на плавание в озере.
- * Почти все озерные баржи и буксиры оказались запертыми в Неве. Суда, дерзавшие выскочить из горловины, тонули от огня прямой наводки немцев, расположившихся на левом берегу реки. Значительная часть речных барж, курсировавших по реке Волхов, не могла быть использована на перевозках через озеро, бурные воды Ладоги легко разбивали и топили их. В затонах Новой Ладоги находилось несколько десятков озерных барж, брошенных в мирное время на слом как не пригодных к плаванью по нормам регистра. Вот к этим прожившим свой век списанным судам и были обращены все надежды. При помощи военных моряков восстановили 27 барж под сухие грузы.
- * 7-8 сентября финские войска вышли на реку Свирь в районе Подпорожья. Это исключило возможность пополнить флот Ладоги судами, пригодными для плавания в озере. Пришлось обходиться тем, что оказалось к тому времени здесь.
- * Первые две баржи № 1214 и № 6237 с продовольствием для блокадного Ленинграда уже 12 сентября 1941 года были доставлены пароходом «Орел» (капитан И.Д. Ерофеев) из порта Гостинополье на реке Волхов в гавань Осиновец на западном побережье Ладожского озера, открыв Большую Ладожскую трассу.
- * Серьезный урон терпел флот и при стоянке в портах, особенно на западном берегу, где разгрузка судов в первое время производилась на открытом месте. В непогоду судам негде было укрыться, баржи срывало с якорей, выбрасывало на камни. Так, за пять дней, 14-18 сентября, в Осиповце штормом были разбиты 12 барж.
- * 27 ноября последний конвой судов с грузом продовольствия и боеприпасов для Ленинграда в составе канлодки «Вира», транспортов «Вилсанди» и «Чапаев», тральщиков ТЩ-81, ТЩ-126 и десяти катерных тральщиков вышел из Новой Ладоги на западный берег, в район Осиновца и Морье. Этот конвой прибыл только 4 декабря. Переход продолжался 7 дней вместо обычных 10-12 часов по чистой воде.
- * В непомерно трудной осенней навигации 1941 год на Ладоге речной флот СЗРП понес крупные потери. От действий авиации противника и во время частых штормов затонуло 5 буксирных пароходов и 46 барж. Речники проявляли героические усилия по спасению судов и груза.



Разгрузка продовольствия в порту Осинец. 1942 г.

Эвакуация ленинградцев через порт Осинец. 1942 г.



Навигация 1942 и 1943 годов.

- * Государственный Комитет Оборона принял специальное Постановление «О подготовке к завозу грузов в г. Ленинград через Ладожское озеро в навигацию 1942 года». Предписывалось с начала навигации 1942 года ежедневно завозить в Ленинград не менее 4000 т грузов, эвакуировать 3000 человек и вывозить из города до 1000 т оборудования.
- * В связи с тем что в Волховской губе лед держался дольше, движение судов по большой трассе началось 28 мая 1942 г. В этот день удалось выйти из Новой Ладоги в Осиневец первому каравану в составе двух канонерских лодок «Лахта» и «Шексна», транспортов «Ханси» и «Стензо», паровой шаланды «Лигово», буксирного парохода «Никулясы» с двумя баржами и тральщика № 65 с одной баржой.
- * 29 мая 1942 г. Неприятельские самолёты произвели налёт на Кобону и Осиневец, повредив буксир «Знаменка» и землесос «Эзель». Авиацией и артиллерией сбито 9 и повреждено 2 самолёта врага.
- * В навигацию 1942 года активно продолжалась эвакуация жителей Ленинграда. 28 мая Ладогу пересекли первые 398 человек, а в середине июня в день перевозилось до 10 тыс. ленинградцев. Эвакуация осуществлялась по Малой ладожской трассе из порта Осиневец и бухты Морье в Кобоно-Кареджский порт. Далее эвакуированные ленинградцы по железной дороге доставлялись в Вологду, Иваново и Ярославль, откуда следовали в пункты назначения.
- * В течение навигации 1942 года из Ленинграда речниками СЗРП и моряками Ладожской военной флотилии было эвакуировано 448694 жителя Ленинграда, в том числе 138 тыс. детей. Оборонявшие город войска с Большой земли получили пополнение - около 250 тыс. человек.
- * Во время бомбардировок и штормов в навигацию 1942 года затонули или получили большие повреждения 15 пароходов и 40 барж. В таких случаях экипажи судов и портовики делали все возможное, чтобы спасти перевозимый груз. В результате потери материальных ценностей составили менее 0,32 процента от общего количества перевезенного груза.
- * 27 ноября 1942 года газета «Ленинградская правда» писала: «Ладога живет для Ленинграда, для него несут вахту капитаны и шкиперы. Когда мы после победы будем отмечать места памятных боев, то вместе с Пулковскими высотами увенчаем и ладожские берега и, как о командирах-героях, сложим песни и о ладожских капитанах».

33
СХЕМА

КОММУНИКАЦИЙ ПО ВОДНЫМ ПУТЯМ ЛенФронта за навигацию 1942 года

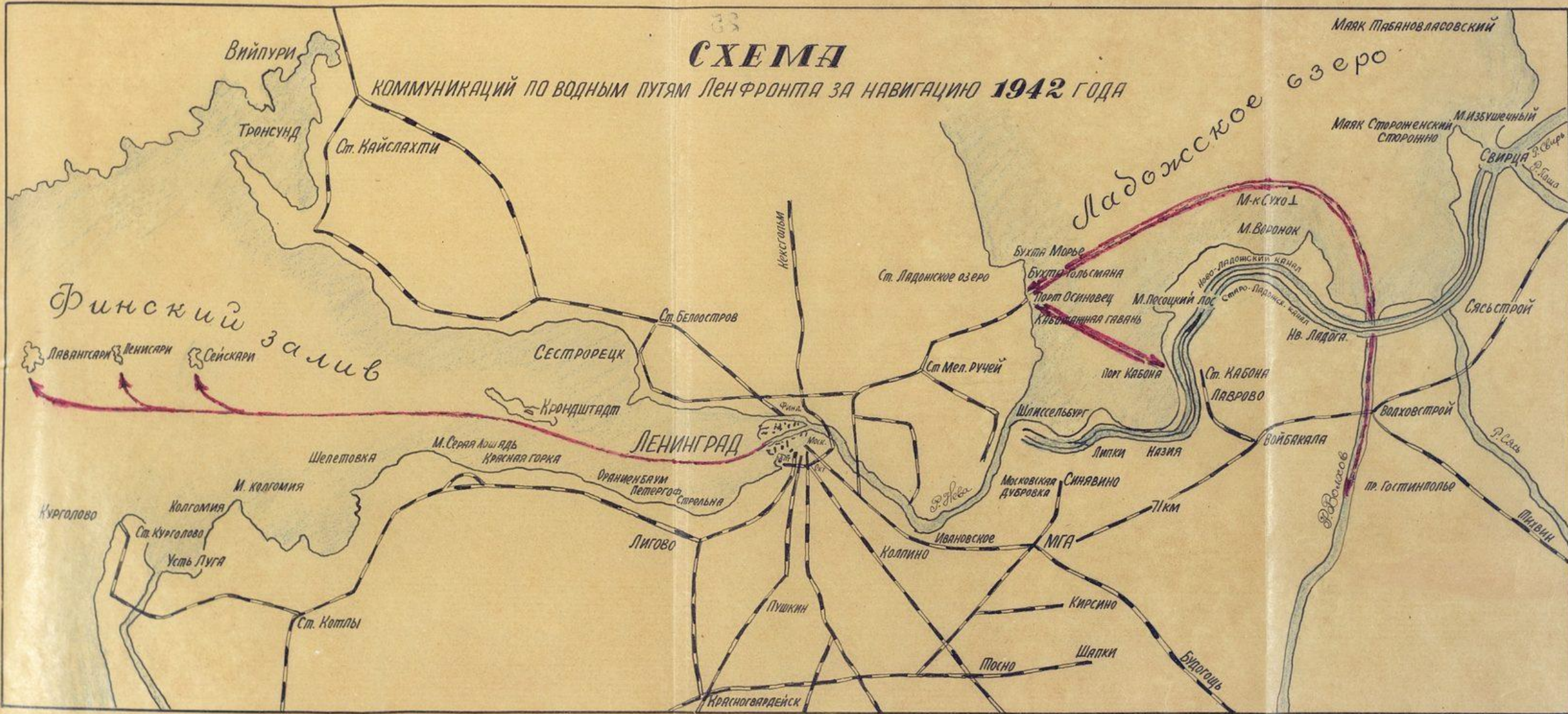
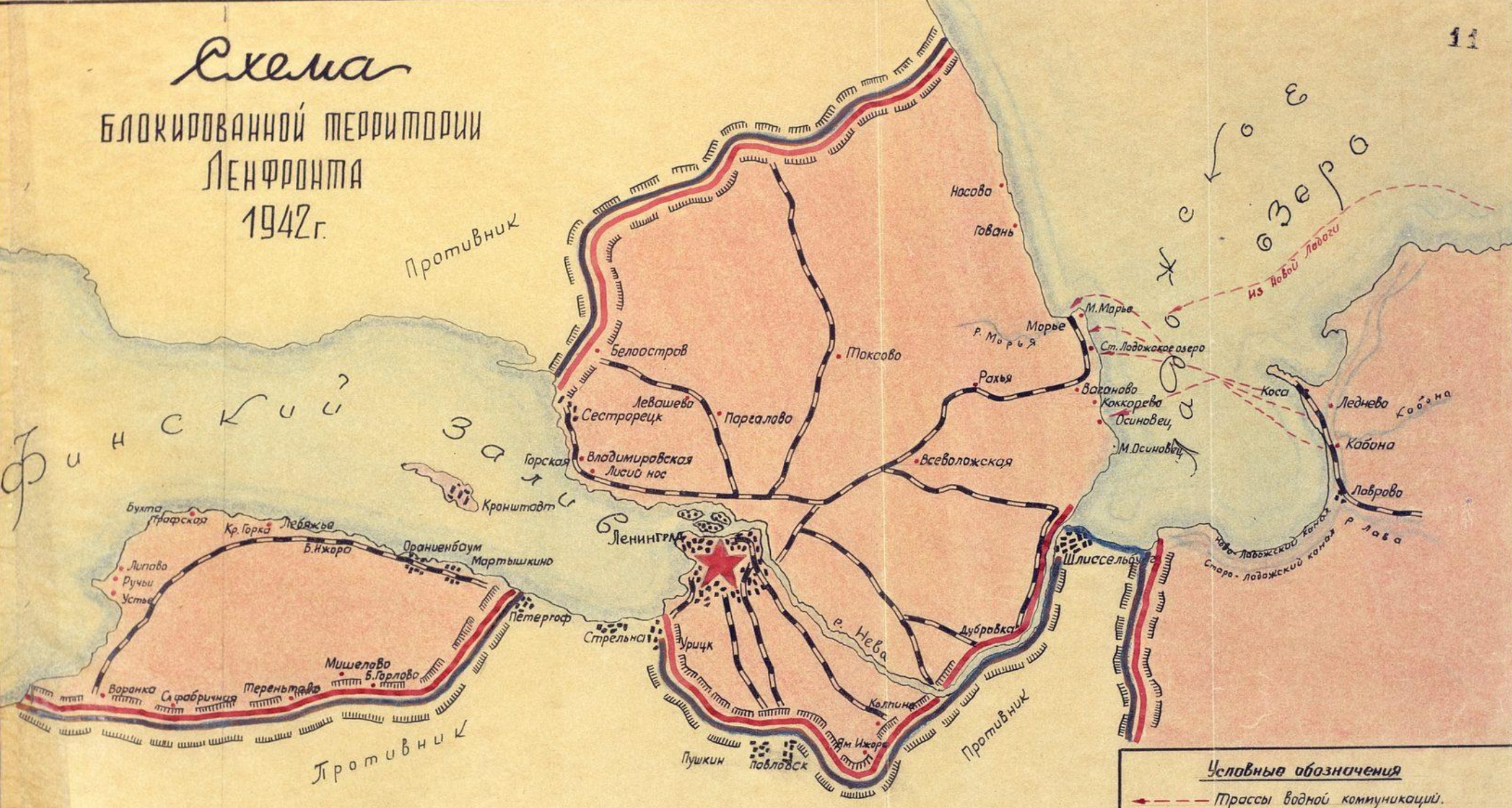


Схема блокированной территории Ленфронта 1942г.



Условные обозначения
 - - - - - Трассы водной коммуникаций.

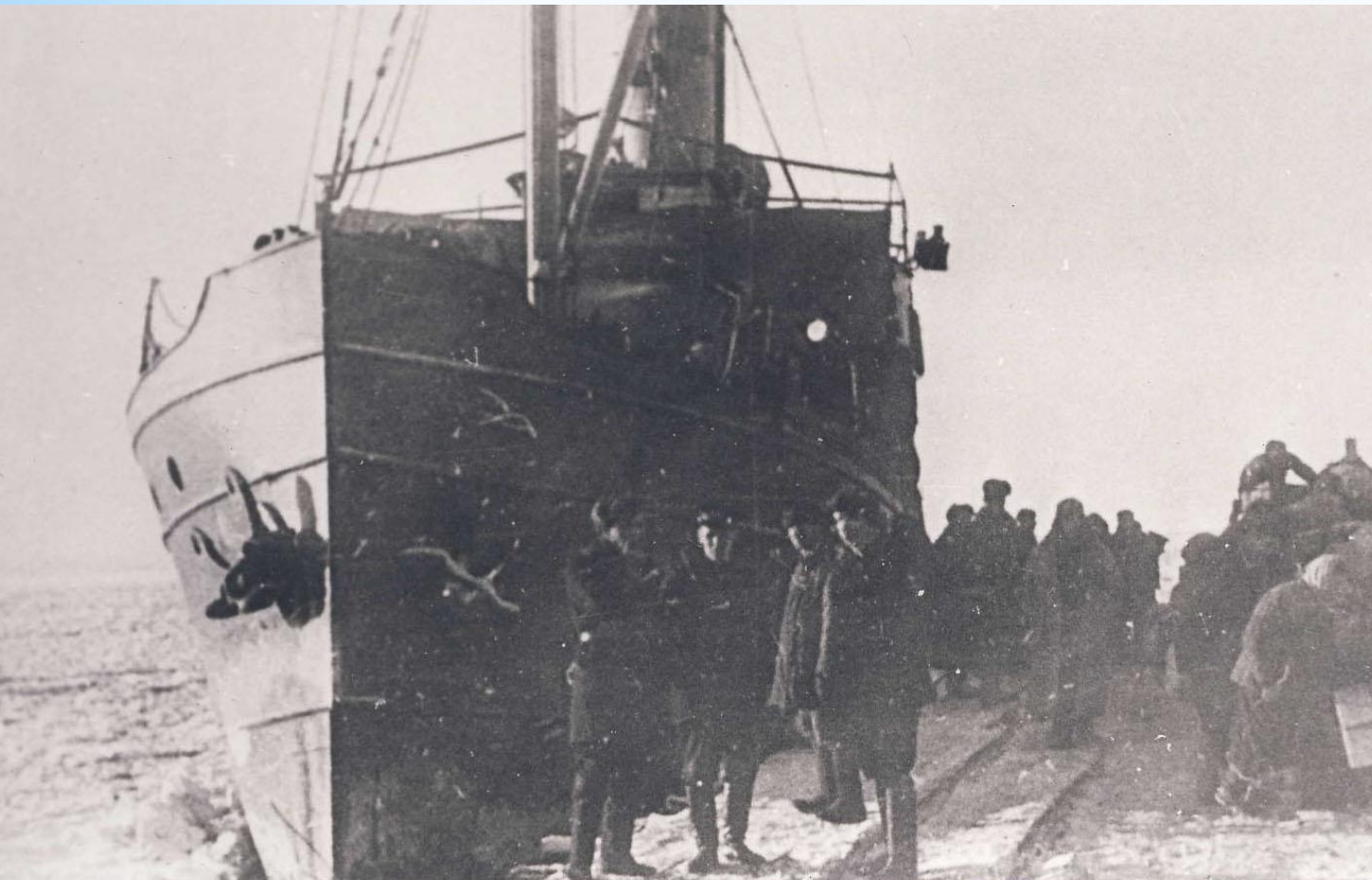


Большая трасса Новая Ладога - Осиновец (затем Новая Ладога – Морье)

* В августе 1941 года произошло событие кардинально поменявшее судьбы членов экипажей эстонских судов. Причиной тому стал пароход принадлежавший ранее другому прибалтийскому государству - Латвии. Речь идет о пароходе «Илга». Участник первых совместных с эстонскими судами рейсов с эвакуированными 19.08.1941 г. передан Ладожской флотилии в качестве транспорта и переименован в ВТ-535. 22 сентября 1941 г. экипаж парохода, находившегося в очередном рейсе увел судно в северную часть озера и сдал судно противнику. Позже оно было включено в состав финской военной флотилии на озере и переименовано в «Aunus».



* Уход одного из пароходов к противнику заставил командование флотилии и руководство пароходства обратиться к кадровому вопросу. Остававшиеся на пароходах эстонские экипажи были признаны неблагонадежными и были заменены моряками и речниками советских пароходств. Кроме того в экипажи были включены студенты ленинградских профильных вузов и техникумов. Эстонские моряки были отправлены в глубину страны и пополнили экипажи судов на реках Средней Азии и прикаспийского региона.



Транспорт ВТ-567 «Вилсанди» на Ладоге во время войны

«ХАНСИ»

Стальной однопалубный грузо-пассажирский ледокольный пароход был построен в 1905 году в Оскархамне, недалеко от г. Кальмара, Швеция и первоначально назывался «Kalmarsund VIII». Имел высокие борта, овальную, с большим подрезом корму, нос короткий, крутой и крепкий. Основные размерения судна 30,19 X 6,40 X 2,94 м, вместимость 212,43 брутто-рег. т. Двигатель - одноцилиндровая паровая машина типа Компаунд мощностью 250 л.с.

14 ноября 1932 года приобретён эстонской частной судоходной компанией и переименован в «Ханси».

В 1940 году после присоединения Эстонии к СССР судно было национализировано и вошло в состав Эстонского государственного морского пароходства.

С началом Великой Отечественной войны, «Ханси», как и большинство других торговых судов планировали переделать: наличие просторного грузового трюма давало использовать его как военный транспорт. В июле все транспортные суда получили бортовые номера. 7 июля 1941 года наш «Ханси» стал «ВТ-562».

Первое боевое крещение «Ханси» принял уже в середине июля 1941 года, когда следовал из Ленинграда в Таллинн с военным грузом. Безоружный пароход ведомый опытным капитаном, уклонился от всех бомб, снарядов и пуль атаковавших его самолётов. К счастью, не было ни убитых, ни раненых.

Но война продолжалась, и в конце июля «Ханси» прибыл в Шлиссельбург, где обеспечивал группу из 22-х «малых охотников», был их плавбазой и штабным судном отряда катеров. Первое время на «Ханси» было две команды: гражданская - экипаж судна и военная. В военную входили штаб отряда во главе с командиром 1-го ранга Клевенским, и два десятка старшин и матросов во главе с комендантом лейтенантом Воробьёвым. Именно он был первым военным, кто помог «Ханси» вооружить - с его помощью команда парохода смогла собрать свезённые из войсковых частей, старые длинные винтовки, патроны к ним и несколько пулемётов - «максимов» и английских ручных, времён Первой мировой...

Один из дней второй половины сентября круто изменил жизнь команды и самого транспорта: отряд «морских охотников» был расформирован и вместо него создали два дивизиона «охотников», один из которых отправился на Балтику.

Командиром военной команды «Ханси» стал старший лейтенант Глеб Петрович Коркин, назначенный на эту должность после затопления 29 сентября под Шлиссельбургом военного транспорта «Щорс», а его помощником - старший лейтенант Павел Позднышев. Вскоре, вместе с группой других малых транспортных судов Эстонии, Латвии и России «Ханси» был направлен на Ладожское озеро.

В октябре на баке «Ханси» установили 45-мм полуавтоматическую пушку «21-К», образца 1934 года, с дальностью стрельбы до 9200 м. Одновременно с ней были получены два 12,7мм пулемёта ДШК, образца 1938г., которые были установлены по бортам ходовой рубки. Так же остались на судне старые винтовки и пулемёты, найденные под Шлиссельбургом.

Даже в шторма и ненастную погоду «Ханси» вместе с другими судами доставлял в Ленинград продовольствие и эвакуировал гражданское население - женщин, стариков, детей. В ноябре наступили суровые морозы. Шторм и лёд мешали перевозкам, но в окружённом городе люди гибли от голода. «Ханси» продолжал ходить по Дороге жизни до упора - в конце ноября он оказался затёрт во льду на подходе к Волховской губе, в 14 милях от Новой Ладоги. Экипаж сошёл на лёд, тщательно замаскировал судно под зимний пейзаж и остался на зимовку тут же рядом, ремонтируя свой корабль. К счастью, немецкая воздушная разведка их не нащупала. Весной 1942 года навигация возобновилась.

2 мая 1942 года командование флотилии подало ходатайство (исх. № 0448) о переименовании «Ханси» в «Печору». Но нарком ВМФ Н. Кузнецов ходатайство отклонил «Ханси» постоянно выходил на Дорогу жизни. Но удача не всегда сопутствовала кораблю, и в полдень 6 сентября 1942 года транспорт был атакован германской авиацией, находясь на рейде порта Кобона.

«ХАНСИ»



«Hansi». 1934 год.



«Ханси». «Дорога Жизни».

«ХАНСИ»

В тот день утром на «Ханси» со стоявшего на рейде военного транспорта «Совет» прибыл флагманский штурман отряда транспортов Борис Абелевич Вайнер, чтобы заняться уничтожением девиации магнитного компаса. Закончив работу Б.А.Вайнер вернулся на «Совет». Прошло часа два-три, как вдруг его вызвал командир отряда В.П.Беликов и приказал немедленно на катере прибыть на «Ханси» и принять командование кораблём, который подвергся сильной бомбардировке: три бомбы упали у самого борта, нанесли кораблю большие разрушения и вывели из строя значительную часть экипажа.

Вайнер вспоминал: «когда я поднялся на борт «Ханси», то был потрясён увиденным. У рулевой рубки стоял... мёртвый Глеб Петрович Коркин. Командир, поражённый осколками бомбы насмерть, не упал потому, что крышка ящика с сигнальными флагами при взрыве зажала его. Погиб и его помощник Павел Позднышев... Тут же на мостике лежало тело сигнальщика, бинокль держался на его окровавленной шее, а головы не было...» Страшная картина будней войны...

В тот день на судне 8 человек было убито, много ранено. Из офицеров остался невредим лишь механик транспорта, техник-лейтенант Родионов, который находился в машинном отделении. Командование судном принял старшина 1-й статьи А.В.Седов. С залитым кровью лицом он встал к штурвалу и привел судно к причалу. Здесь на корабле навели порядок и через 2-3 дня снова вышли в поход.

Вскоре на «Ханси» прибыл новый помощник командира лейтенант Алексей Суханов, а через месяц и новый командир, прославленный герой Ладogi - капитан-лейтенант Фёдор Леонидович Ходов. Навигация «Ханси» 1942 года продолжалась до 3-го декабря.

В навигацию 1943 года корабли и суда Ладожской флотилии действовали на коммуникациях озера до 22 ноября.

В навигацию 1944 года «Ханси» принял участие в высадке десанта в районе реки Тулокса, но уже в распоряжении медицинской службы флотилии (с мая месяца).

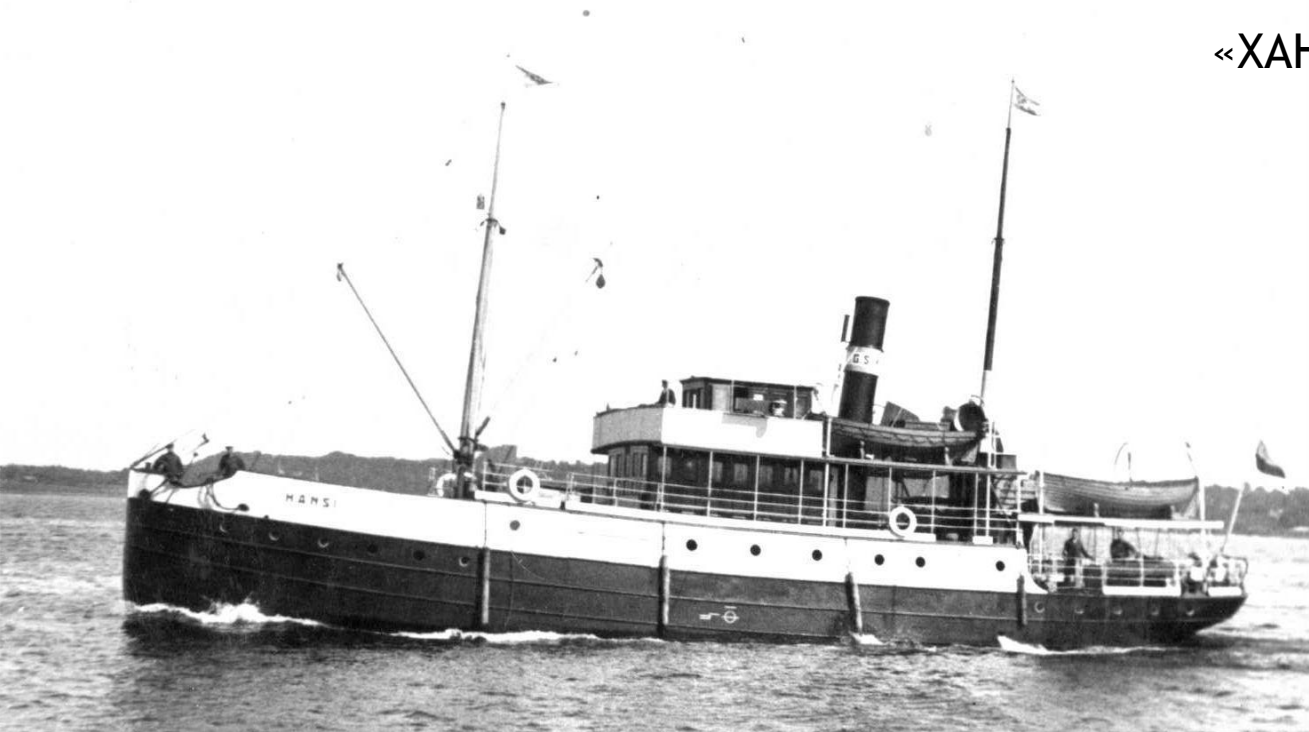
20 июня 1945 года приказом командования КБФ на основании решения НКВМФ от 16.06.1945 «Ханси» вместе с мобилизованными в начале войны «Стенсо», «Кумари», «Хийутаат» и «Илга» исключён из состава КБФ. Летом того же года был возвращён вновь воссозданному Эстонскому Гос. Морскому Пароходству (ЭГМП).

В ночь с 8 на 9 сентября 1945 года «Ханси», следуя из Рохукюла в Таллинн, сел на камни в районе мыса Суурупи, где находился трое суток. Снят с камней и приведён в Таллинн спасательным буксиром «Метеор» [ОЦВМА, Ф 9, Д 16158, Л 19,24]. Отремонтирован в 1947 году.

С зимы 1948/1949 гг. использовался в качестве общежития плавсостава в посёлке Локса. В 1954 году списан и сдан для разделки на металл. Так закончилась судьба одного маленького неумолимого судна

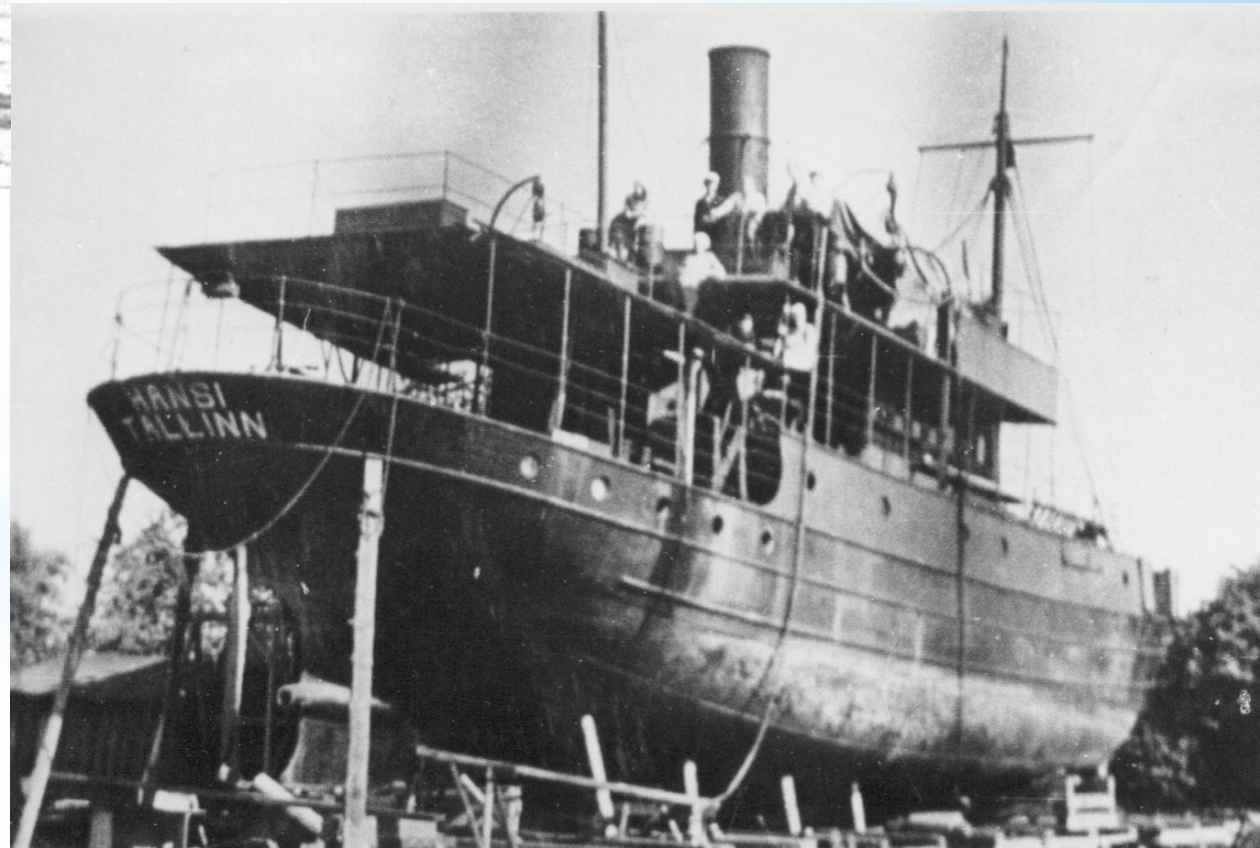


«ХАНСИ»



«Hansi»

«Hansi». 1934 год.



«ВИЛСАНДИ»

Грузопассажирский двухпалубный пароход, построенный в 1904 году (Göteborgs M. V. Aktieb., Гётеборг, Швеция), первоначально назывался «Dagmar». 25 октября 1938 года продан эстонской частной судоходной компании «Г. Серго и Ко» и переименован в «Vilsandi».

22 июня 1941 года мобилизован и включён в состав КБФ в качестве транспорта. В июле

С 7 июля 1941 года каждый «военный транспорт» получил бортовой номер. Так «Вилсанди» стал ВТ-567.

В первые недели войны «Вилсанди» использовался для доставки боезапаса гарнизону Ханко. Доставив очередным рейсом 130 тонн снарядов и авиабомб, судно получило приказ в составе конвоя следовать в Кронштадт.

Спустя несколько дней после стоянки в Усть-Луге судно пришло в Ленинград, где было включено в отряд особого назначения и вскоре с грузом боеприпасов ушло на Ладожское озеро. Там вместе с рядом других судов его включили в отряд транспортов Ладожской военной флотилии.

С 14 июля 1941 года на судно прибыли пять старшин 2 ой статьи и краснофлотцев срочной службы, впоследствии ещё пятеро. Боцманом и сигнальщиком был Николай Елизарович Кучер. Вторым сигнальщиком был старшина 2 ой статьи Черников. Краснофлотцы Зеленин и Виктор Соболев. Борис Абелевич Вайнер, который в марте того же года, за три месяца до начала войны, был выпущен из Высшего военно-морского училища им. Фрунзе, был назначен на военный транспорт «Вилсанди» в качестве военного коменданта. С 8 октября 1941 года он был помощником командира и штурманом, затем флагманским штурманом группы военных транспортов и начальником штаба отряда военных транспортов. Ещё во время эвакуации команда «Вилсанди» смогла запастись парой отечественных и одним старым английским ручными пулемётами и смогли найти большое число патронов к ним.

27 сентября 1941 года на «Вилсанди» установили две полуавтоматические 45-мм пушки «21 К» образца 1934 г., и два 12,7-мм пулемёта «ДШК» образца 1938 года

8 октября 1941 года эстонский экипаж, который вместе с военными три с половиной месяца выполнял боевые задачи в наиболее тяжёлый период войны, сняли с «Вилсанди». Капитана Яана Яксона со всем своим храбрым экипажем отправили на Урал, где формировались части Эстонского национального корпуса. Командование кораблём взял на себя капитан 2 ранга Михаил Осипович Котельников, умудрённый опытом офицер и старый моряк. Помощником командира и штурманом стал бывший военный комендант Б. А. Вайнер. Военный комендант - старший политрук А. Марчук. Машинно-котельную команду возглавил техник-лейтенант И. С. Лебедев, а медико-санитарную службу - военфельдшер Н. Р. Закабунин.

10 октября 1941 года «Вилсанди» поднял военно-морской флаг и вышел в очередной поход, приняв на борт 250 лётчиков, оставшихся без самолётов, для отправки их в тыл. Через сутки корабль вернулся в Осиновецкий порт и снова принял лётчиков со сбитых самолётов - 280 человек.

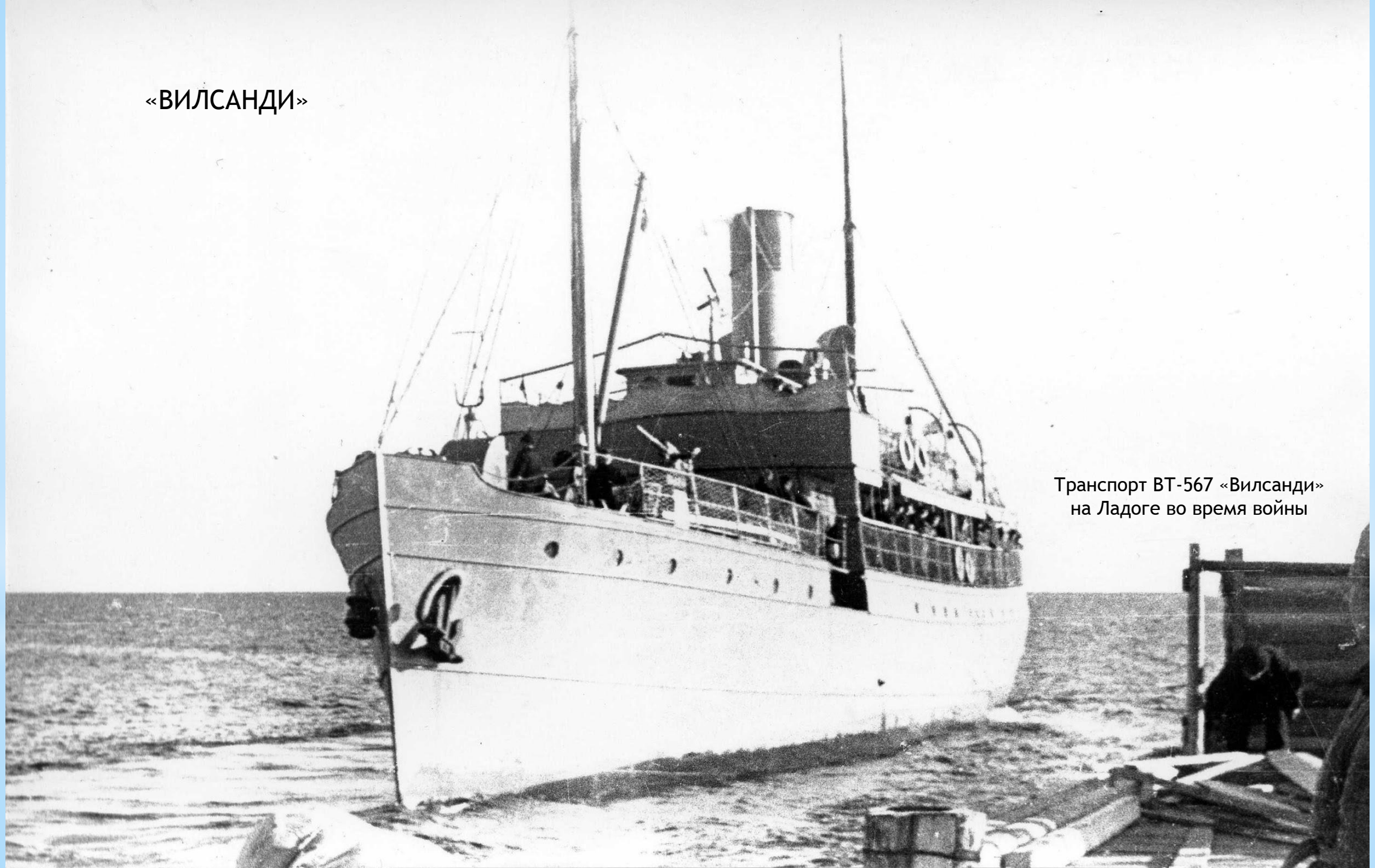
Навигация 1942 года началась рано. И вновь челночные рейсы. Под деревней Кобона корабли флотилии подверглись массированному налёту авиации, когда особенно пострадали канонерские лодки, несколько пробоин оказалось и в корпусе «Вилсанди». Но особенно тяжёлый рейс был между бухтой Морье и деревней Кобона, когда 6 апреля 1943 года при попытке открыть навигацию на Дороге жизни «Вилсанди» был затёрт льдом в Шлиссельбургской губе на подходе к порту Кобона. За неделю до этого на «Вилсанди» был назначен новый командир - капитан-лейтенант Георгий Апостолович Магула, а старый командир М. О. Котельников принял командование одним из отрядов военных транспортов.

«ВИЛСАНДИ»



Пароход «ВИЛСАНДИ» на Ладожском озере 1941 год.

«ВИЛСАНДИ»



Транспорт ВТ-567 «Вилсанди»
на Ладоге во время войны

«ВИЛСАНДИ»



Эвакуируемые из Ленинграда в порту Кобона. На заднем плане транспорт «Вилсанди». фото Б.Уткин. 3 июля 1942 года

«ВИЛСАНДИ»

И вот, выйдя на рассвете из Морье в сопровождении канонерской лодки «Шексна», «Вилсанди» взял курс на Кобону. На подходе к ней, сильным порывом ветра от косы Кареджи оторвало береговой лёд и понесло на транспорт. «Вилсанди» зажало льдом: с левого борта налезали льдины, оторванные от берега, а с правого стояло неподвижное ледяное поле. Команда пыталась вырвать своё судно из ледового плена, но тщетно - ситуация становилась критической. Командир транспорта вызвал на мостик старшего начальника перевозимого подразделения (350 солдат и офицеров сухопутных войск) и велел не создавая паники вывести с корабля всех и добираться до берега в направлении Кобоны. Это было сделано своевременно - когда солдаты удалились от транспорта примерно на километр, раздался сильный треск и скрежет - большая клинообразная льдина, пробив борт, влезла внутрь корабля. Через пробоину стала поступать вода.

Команда, руководимая флагманским инженер-механиком Ладужской флотилии инженер-капитаном 1 ранга Касьянчуком, пришедшему по льду с кандолки «Шексна», пыталась спасти судно. Однако, справиться с водой не удавалось, так как заделать пробоину мешала льдина, влезшая в борт. Но она же до поры до времени сдерживала поток воды, поступающий в носовой трюм. Было ясно, что как только льдины, подобно понтонам удерживающие «Вилсанди» на плаву треснут и поломаются под напором берегового льда, корабль сразу же потонет. Так и случилось - не прошло и часа, как льдину вокруг судна раздробило на части. Транспорт, практически лежавший на правом борту, вдруг стал выпрямляться и, не задерживаясь на ровном киле, быстро крениться в противоположную сторону. Его высокие мачты, плавно описав в воздухе полукруг, ушли под воду, а в это время канлодка «Шексна» подбирала с разных льдин членов команды погибшего «Вилсанди».

Осенью того же года пароход был поднят, восстановлен и вошёл в строй 31 августа 1943 года. До конца года отряд транспортов больше не имел потерь и за всю навигацию перевёз 125 046 человек, 3692 тонны различных грузов и отбуксировал барж, общей грузоподъёмностью 16 000 тонн, сделав при этом за год 709 судорейсов. (Архив ИО ВМФ, ф. 154, д. 11951, л.4)

До 1 ноября 1944 года ВТ 567 «Вилсанди» входил в состав Ладужской флотилии. 1 ноября 1944 он был переклассифицирован в плавбазу.

Весной 1947 года выведен из состава КБФ и возвращён Эстонскому государственному морскому пароходству.

1 февраля 1952 года поставлен на отстой в Таллинне и использовался в качестве общежития резерва плавсостава пароходства.

2 декабря 1954 года списан и сдан на слом.



Эвакуируемые из Ленинграда в порту Кобона. На заднем плане ТР «Вилсанди». фото Б.Уткин. 3 июля 1942 года

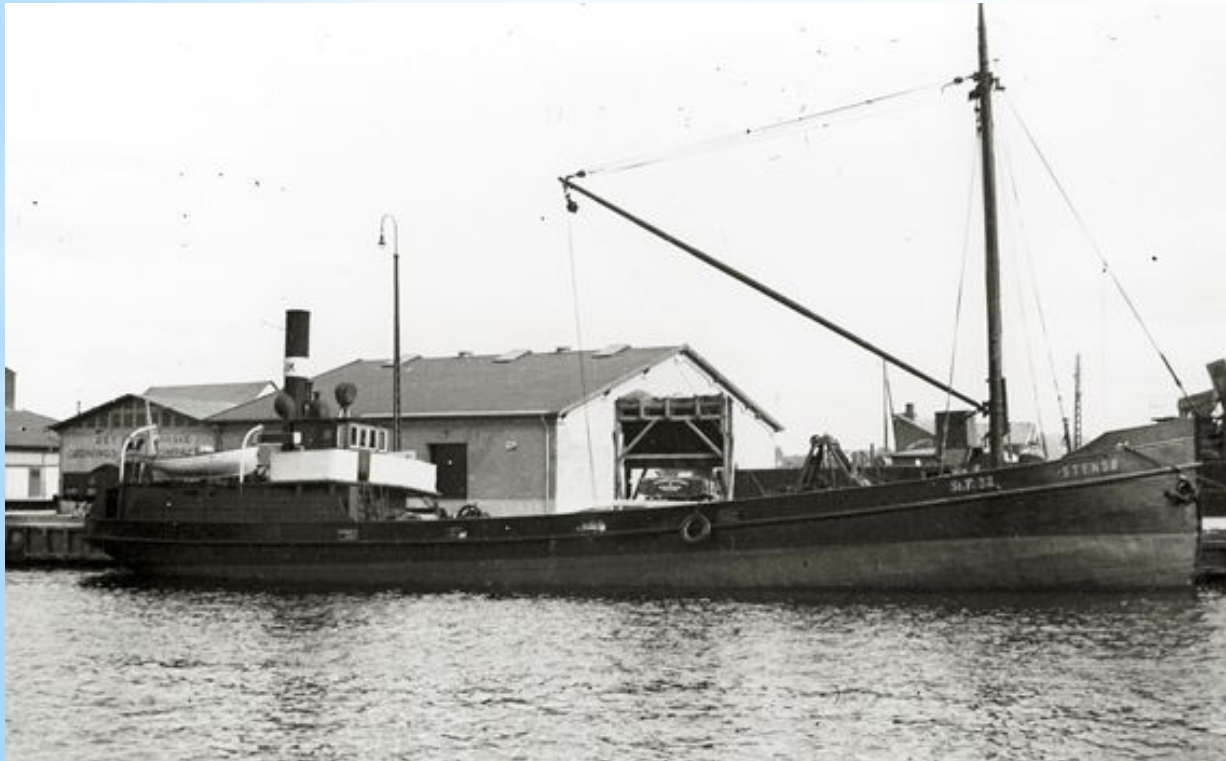
«СТЕНСО»

По заказу датской компании «A. Andersen & Søn» в июне 1898 года на верфи «D.W. Kremer & Sohn», г.Эльмсхорн (Германия) был построен винтовой однопалубный товарный пароход «PAULINE» (строительный № 98). Судно имело водоизмещение 250 т, вместимость 158,43 брт, грузоподъемность 170 т, длину 33,40 м, ширину 6,40 м и осадку 2,35 м. Одноцилиндровая паровая машина типа типа Компаунд мощностью 80 н.л.с. обеспечивала скорость хода в 7,5 узлов.

15 декабря 1898 года во время рейса из Карлсхамна в Гамбург, пароход во время шторма налетел на мель и, получив повреждения корпуса, затонул. Вскоре его подняли и увели на ремонт. В 1924 году пароход получил новое название «STENSØ».

В 1939 году его владельцем был датский подданный Кнутсен из Копенгагена. 15 июня 1940 года пароход «STENSØ» был за 47500 датских крон куплен эстонской компанией «Яан Содем и Ко» и название было «упрощено»: вместо датской Ø - обычное O: «STENSO», а само судно позднее вошло в состав судов, основанной в 1929 году, компании «Густав Серго и Ко». Но события развивались столь стремительно, что в Регистре судов Эстонии вы его не найдёте - после 1940 его не издавали. После вхождения Эстонии в состав СССР пароход 9 октября 1940 года был национализирован и передан Эстонскому государственному морскому пароходству. Наименование парохода перевели на кириллицу - «СТЕНСО». В это время он эксплуатировался на грузопассажирской линии Таллинн - острова Моонзундского архипелага и до начала октября на нём капитаном был О.Сепп, а затем, с 26.10.1940 по 31.03.1941 - Антон Томбак.

Начало Отечественной войны 22 июня 1941 года пароход встретил в Таллинне. В этот же день был мобилизован в состав Краснознаменного Балтийского флота и включен в группу малых грузовых и пассажирских судов с небольшой осадкой.



Пароход «STENSØ», будучи у шведского судовладельца.

«СТЕНСО»

26 июня 1941 года Финляндия объявила войну Советскому Союзу.

5 июля началось формирование Ладужской военной флотилии, а с 7 июля «Стенсо» стал военным транспортом ВТ-541.

9 июля 1941 года ВТ-541 «Стенсо» уже находился в Ленинграде, а в середине месяца, для доставки морского десанта в тыл прорвавшимся на восточный берег озера Ладога финским войскам, «Стенсо» срочно передали в отряд транспортов Ладужской военной флотилии КБФ.

В конце июля 1941 года он использовался для эвакуации раненых во время высадки десанта на остров Мантсинсаари.

В те дни на берегу нашли станковый пулемёт «максим» образца 1910 год, 250 патронов в лентах и трехлинейные старые (калибра 7,62 мм) винтовки образца 1891г. которыми обеспечили всю команду.

В конце августа 1941 года «Стенсо» участвовал в операции по эвакуации советских подразделений прижатых финнами к северо-западному побережью Ладужского озера. В течение 12 дней наш транспорт, как и другие корабли флотилии, под артиллерийским и миномётным огнём противника, эвакуировал из окружения личный состав и вооружение 19-го стрелкового корпуса. Там нашёлся второй пулемёт «максим», более позднего образца, после чего оба пулемёта установили по краям ходового мостика.

Именно тогда проявилось отличие нашего судно: его большой трюм с широким люком позволял принимать крупногабаритные грузы, а мощная лебёдка и грузовая стрела - поднимать до 15 тонн. Это обеспечивало возможность эвакуации тяжёлых орудий. Однако, мощность машины составляла, как было указано выше, всего 80 л. с. Соответственно, транспорт не мог развить скорость более 4-5 миль в час, да и то при тихой погоде. За это «Стенсо» получил от моряков множество не лестных прозвищ, например - «антилопа-гну», «британский союзник» - намекая на медлительность союзников с открытием второго фронта.

С сентября 1941-го пароход начал доставлять в блокированный Ленинград грузы и эвакуировал на восток его жителей. В конце месяца на баке судна установили 45-мм полуавтоматическую пушку «21-К» (образца 1934 года, с дальностью стрельбы до 9200 м). Теперь «Стенсо» был вооружен одним 45-мм орудием и двумя пулеметами «максим».

3 октября в шторм транспорт в сопровождении трех тральщиков вышел из Осиновца в Новую Ладогу, доставив для ленинградцев продовольствие.

После измены латышской команды транспорта «Илга», эстонская команда на «Стенсо» была заменена на более многочисленную советскую военную команду, которая прибыла на судно ещё в июле. Командиром этой новой команды стал старший лейтенант Алексей Суханов (точного времени его прибытия на судно по имеющимся документам пока, к сожалению, установить не удалось). Механиком судна в течение всего военного периода был мичман П.А.Ошмарин, прежде бывший механиком на торговых судах. Таким же был и опытный машинист Сергей Мозгалёв. В палубную команду входили молодые краснофлотцы (чьи фамилии удалось выяснить в Гатчинском военно-морском архиве): Долгих, Грищенко, Федорченко, Шериков...

10 октября на транспорте был поднят военно-морской флаг.

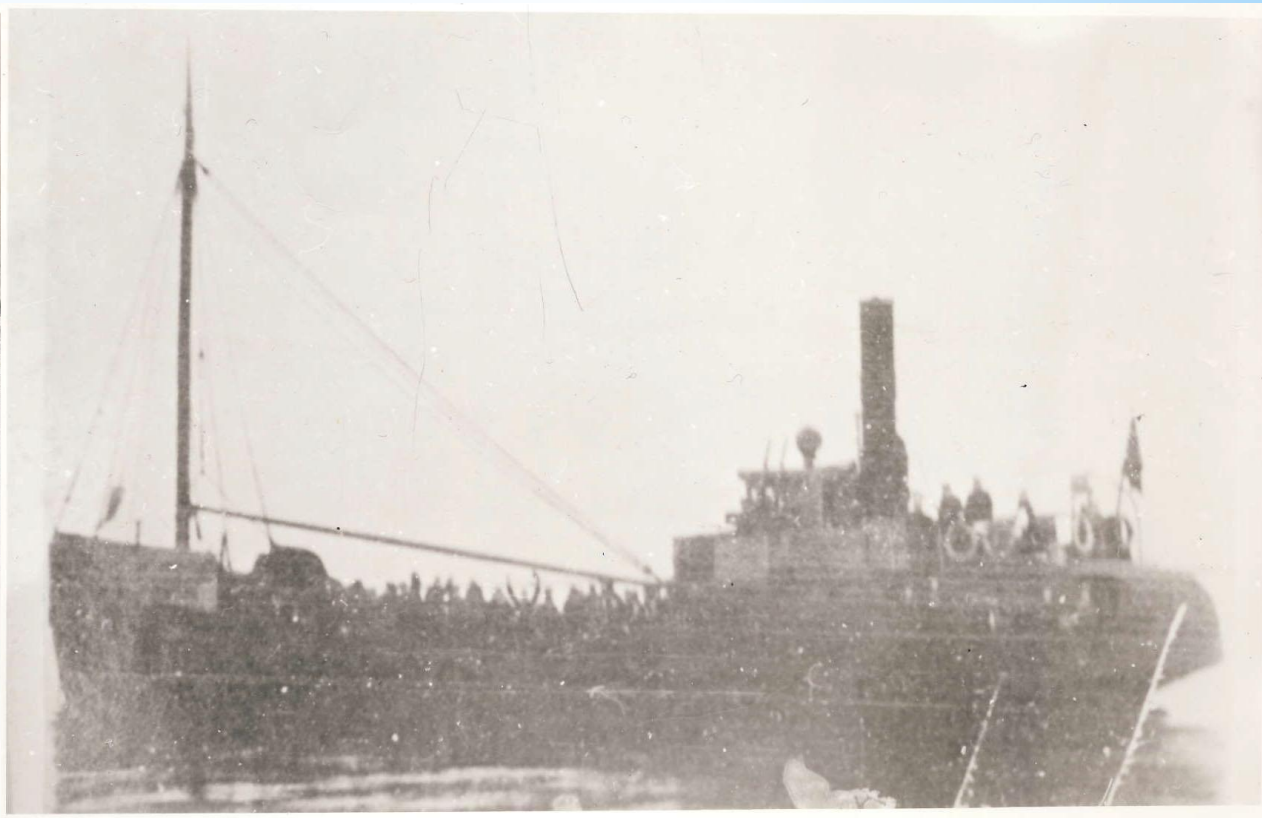
Выполняя рейсы до последней возможности, судно в составе конвоя 28 ноября снова вышло из Осиновца. Отряд состоял из канонерской лодки «Лахты», транспортов «Стенсо» и «Ханси», тральщика «ТЩ-63» и спасателя «Сталинца». На подходе к Волховской губе в 14 милях от Новой Ладоги суда затерло в сплошном льду. Там отряд и остался на зимовку. Отапливались дровами, по 10 кубометров которых ежедневно заготавливали в лесу. Экипажи, замаскировав свои корабли, за зиму как могли, отремонтировали свои корабли и весной 1942 года продолжили навигацию.

Кампании 1942 года суждено было стать самым важным и напряжённым периодом в боевой деятельности Ладужской военной флотилии на водной трассе «Дороги жизни» Ленинграда. 24 апреля прекратила своё существование ледовая трасса для автомобилей. Настал «мёртвый период» - автомашины уже не могли ходить по льду, а корабли ещё не вырвались из ледяного плена: настолько поздно пришла весна вслед за суровой зимой 1941/42 гг.

«СТЕНСО»



BT-541 «Стенсо». Учения по отражению воздушного налета



BT-541 «Стенсо». 1941 год

«СТЕНСО»

28 мая из Новой Ладogi в Осиновец вышел наконец первый караван судов в составе канонерских лодок «Лахта» и «Шексна», транспортов «Ханси» и «Стенсо», шаланды «Лигово», тральщика «ТЩ-65» с баржей и буксира «Никулясы» с двумя баржами.

Так началось регулярное движение судов на 30-километровой линии Осиновец - Кобона, названной «малой трассой», и по трассе Осиновец - Новая Ладога, протяжённость которой составляла 115 километров. В тот солнечный майский день у пирсов и на рейде порта Кобона царило небывалое оживление. Под погрузку стали десятки боевых кораблей и транспортных судов, прибывших из гаваней западного берега - после месячного перерыва в осаждённый Ленинград вновь пошёл хлеб с Большой земли.

9 августа 1942 года на Ладожском озере «Стенсо», попав в шторм, был выброшен на прибрежную отмель. Получив повреждения корпуса, он затонул. К счастью, погибших не было. Осенью того же года транспорт был поднят, восстановлен и введен в строй.

18 января 1943 года была прорвана блокада Ленинграда. В том году перевозки провизии по воде начались 26 апреля. Но вскоре пароход попал в аварию, намотав стальной трос на винт. Небольшое вроде происшествие привело к большим неприятностям: согнулся конец гребного вала и транспорт пришлось вести на ремонт в Ровский док, что располагался на реке Волхове у деревни Юшково, в 5 километрах от Новой Ладogi. Но там не нашлось никаких понтонов, или других конструкций, характерных для плавучих доков - он предназначался для транспортировки глубокосидящих судов по Неве и Свири от Ленинграда до Онежского озера. Однако, сгодилось и это - «Стенсо» подняли. При осмотре линии вала судна обнаружилось, что гребной вал можно вынуть только вовнутрь корпуса, а для этого надо было снять паровую машину. В доке возможностей для этого не имелось. В то же время с ремонтом транспорта затягивать было нельзя - он был единственным на Ладоге с грузовой стрелой грузоподъёмностью 15 тонн.

При участии флагманского механика отряда транспортов Зиновия Григорьевича Русакова и механика судна - мичмана П.А.Ошмарина, проблему снятия вала решили просто и оригинально: в левом борту кормовой части судна ацетиленовой горелкой вырезали отверстие, через которое и извлекли вал. После ремонта вал обратным путём установили на место, а отверстие заварили.

Военный транспорт «Стенсо», отремонтированный в короткие сроки, успешно выполнял все боевые задания до конца войны. В 1944 году он ещё успел принять участие в известной Тулоксинской десантной операции, а 2 октября того же года его вывели из состава Ладожской военной флотилии и разоружили. Однако через месяц, 15 ноября, его снова мобилизовали.

В день Победы 9 мая 1945 года транспорт передали БГМП - Балтийскому морскому пароходству. В том же году «Стенсо» планировали передать в воссозданное Эстонское государственное морское пароходство - ЭГМП. Но передача не состоялась и 25 ноября 1949 года «Стенсо», так и не вернувшийся в Эстонию, был списан на слом.

«СТЕНСО»



BT-541 «Стенсо». Перевозки на «Дороге жизни»



BT-541 «Стенсо». Погрузка продовольствия в порту Новая Ладога. 1942 г.

С 12 сентября 1941 года по 6 марта 1943 года транспортная магистраль через Ладожское озеро - знаменитая Дорога жизни - была единственной, связывавшей Ленинград со страной. В период навигации - по воде, в зимний период - по льду. На ней самоотверженно и трудились эти три эстонских парохода, внося свой посильный вклад в изменение сложившейся обстановки - полное снятие блокады произошло лишь 27 января 1941 года.

Спасибо за Внимание!