

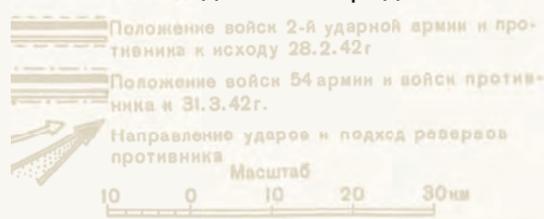
Плакат ленинградских «Окон ТАСС» (1941–1945)



Рисунок В. СЕЛИВАНОВА.

Содержание

Ленинград перед войной	6
Транспортное положение Ленинграда	10
Ленинградский военный округ	13
Ленинград в планах германского командования	14
Приграничное сражение в Прибалтике	16
Ленинград. Начало войны	17
Вступление Финляндии в войну против СССР	24
Наступление финской группировки в Карелии	25
Битва за Ленинград начинается	28
Лужский рубеж	29
Первые бои на Лужском рубеже	32
Прорыв Лужского рубежа	35
Судьба Ленинграда в немецких планах	39
Продовольственная проблема	43
Осенняя навигация 1941 года	47
Воздушный мост	50
Эвакуация	52
Бомбардировки	53
Артобстрелы	60
Первые попытки прорыва блокады	66
Голод	70
Военно-автомобильная дорога через Ладогу	75
Коммунальная катастрофа	81
Холод	86
Дорога жизни	88
Эвакуация по ледовой дороге	98
Навигация 1942 года. Подготовка	101
Кабель жизни	105
Подводный топливопровод	106
Навигация 1942. Работа водной трассы	108
Ледовая дорога зимой 1942–1943 годов	114
Прорыв блокады Ленинграда	117
Снятие блокады Ленинграда	124



Ленинград перед войной

★ Исторически сложилось, что почти с момента основания Санкт-Петербург, Петроград и Ленинград стал одним из важных промышленных центров Российской империи, а затем и СССР. К лету 1941 года Ленинград был вторым по размеру городом СССР после Москвы. В январе 1941 года, когда началась блокада, в городе проживало 2 млн 992 тыс. человек — примерно 2% численности всего населения страны. Из них более 45% составляли дети и неработающие граждане, преимущественно — пожилые люди.

Город являлся крупнейшим промышленным, научным и культурным центром. Здесь было сосредоточено около 30% всей военной промышленности Советского Союза. На самом большом в стране — Кировском заводе, где выпускали тяжелые танки КВ и КВ-2, работало

около 40 тыс. человек. Кроме тяжелых танков, в Ленинграде производили боевые корабли всех типов, артиллерийские орудия, боеприпасы и точные приборы. В целом по объему промышленного производства Ленинград опережала только Москва.

В 1940 году в Ленинграде было 73 больницы, 18 клинических институтов, 131 поликлиника и амбулатория, 59 диспансеров, 23 детские поликлиники, 20 роддомов и 384 здравпункта на предприятиях.

Ленинград, без преувеличения, был культурным центром страны. В городе работали десятки театров и музеев, многие из которых появились еще до революции. Такие музеи, как Государственный Эрмитаж, Русский музей и Кунсткамера (Музей антропологии

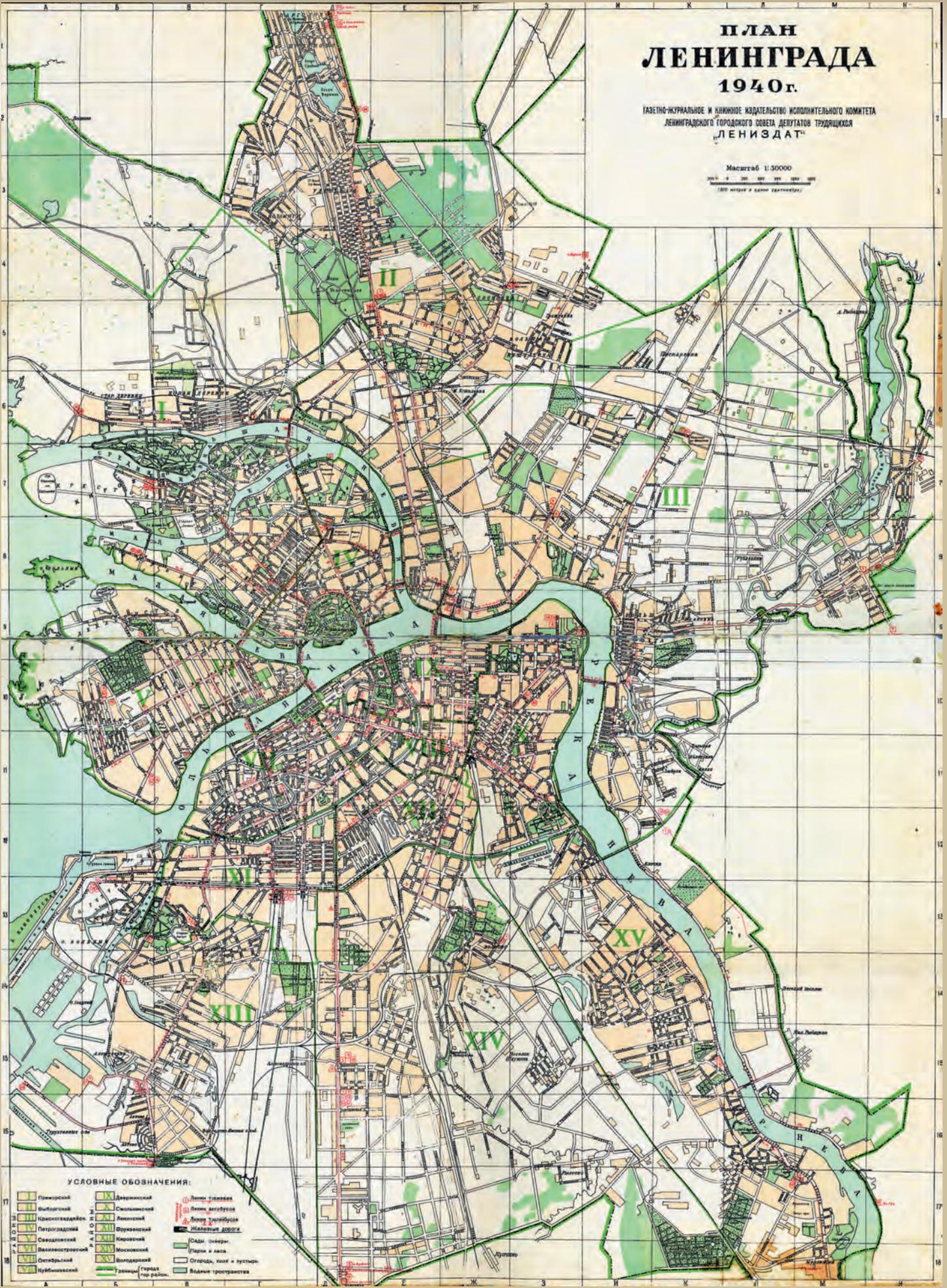
▼ Вид на Казанский собор из кафе на проспекте 25 Октября (сегодня — Невский проспект)



ПЛАН ЛЕНИНГРАДА 1940 г.

ГАЗЕТНО-ЖУРНАЛЬНОЕ И КНИЖНОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО КОМИТЕТА
ЛЕНИНГРАДСКОГО ГОРОДСКОГО СОВЕТА ДЕПУТАТОВ ТРУДЯЩИХСЯ
„ЛЕНИЗДАТ“

Масштаб 1:50000
0 100 200 300 400 500
1000 метров в километрах



УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ:

- | | | | | | |
|--|-----------------|--|----------------------|--|------------------------|
| | Привольный | | Деревенский | | Линия трамвая |
| | Выборгский | | Сельскохозяйственный | | Линия автобуса |
| | Красноградский | | Лесной | | Линия троллейбуса |
| | Петроградский | | Парковый | | Нелегальная дорога |
| | Севастопольский | | Кирочный | | Сад |
| | Васильевский | | Московский | | Сад с березой |
| | Октябрьский | | Володарский | | Парк и лавка |
| | Нумизматический | | Городской | | Огород, поле и пустырь |
| | | | Городской | | Владение тропаками |

№ 4 ФЕВРАЛЬ МОСКВА 1940

ИЗДАНИЕ ГАЗЕТЫ „ПРАВДА“

ГОД ИЗДАНИЯ XIX

ЦЕНА НОМЕРА 60 КОП.

К Р О К О Д И Л

К 556 / 41F



Обложка февральского номера журнала «Крокодил». 1940 г.



- ▶ Открытка с изображением одного из самых популярных теноров СССР Николая Печковского. В 1941 году он оказался в оккупации и вынужден был давать концерты для немцев. После войны находился в заключении, затем был полностью реабилитирован

и этнографии) хранили миллионы бесценных экспонатов.

В городе были сосредоточены и крупнейшие научные и научно-исследовательские учреждения. К моменту начала блокады здесь трудились 12 академиков и 15 членов-корреспондентов Академии Наук СССР.

Ленинград был одним из важнейших транспортных узлов страны. Только через торговый порт проходило почти 20% грузоперевозок в СССР. Сам город, игравший огромную роль в транспортной системе государства, располагался в зоне рискованного земледелия и был крайне зависим от подвоза продовольствия



и различных видов топлива. До 1939 года Ленинград находился в весьма сложном положении, поскольку от границы с Финляндией до него было всего 32 км. Это позволяло противнику в случае войны вести обстрелы города из тяжелой артиллерии, не пересекая границу. После Советско-Финской войны граница была отодвинута на 130 км. 🚩

- ▼ Встреча героев-лыжников в Ленинграде. Март, 1940 г.



Транспортное положение Ленинграда

★ С точки зрения транспортной инфраструктуры Ленинград был крайне уязвим. Фактически связь с остальной страной город поддерживал через две крупные железные дороги и Мариинскую водную систему.

Наиболее важной была Октябрьская железная дорога (до 1923 года — Николаевская), главные линии которой проходили по московскому и витебскому направлениям. Это была наибо-

лее модернизированная железнодорожная артерия СССР. Уже в начале 1930-х годов по ней перевозили 10% общего грузооборота страны. Октябрьская железная дорога была главным путем, связывающим Ленинград с остальной территорией СССР.

Кировская (до 1935 года — Мурманская) дорога обеспечивала связь Ленинграда с восточными и северными районами страны,

в частности с незамерзающим портом Мурманск. Эта же дорога, активно развивающаяся перед войной, обслуживала Волховскую электростанцию, которая снабжала город электроэнергией.

Водными путями Ленинград был связан со страной за счет использования Невы и сети каналов Мариинской водной системы. Огромное Ладожское озеро, находившееся рядом с городом, практически не эксплуатировалось из-за его гидрографических особенностей, в результате чего суда с грузами попадали в Неву через каналы. К началу 1940-х годов судоходство по озеру только осваивали. Суда Северо-западного речного пароходства доставляли в Ленинград всего 14%, при этом более 70% завозилось по железной дороге.

Автомобильный транспорт играл в перевозках совершенно незначительную роль. В дореволюционной России не было полноценной автомобильной промышленности. Она стала появляться в СССР только в конце 1920-х годов. Ситуация с дорогами соответствовала положению с автотранспортом,

▼ Карта Октябрьской железной дороги. 1940 г.





«...Нашим письмом № 596 от 5/V-41 мы сообщали Вам, что депутат Ленсовета ПЕТРОВА Анна Лукьяновна опоздала на работу на 25 мин. и подлежит преданию суду, на что мы и просили Вашей санкции.

В Вашем же ответе, видимо, ошибочно указывается, что Петрова А.Л. имеет опоздание на 20 мин. ввиду чего вы не можете санкционировать предание ее суду. Если бы опоздание т. Петровой было только на 20 мин. тогда мы не обратились бы к Вам и разрешили бы этот вопрос внутри завода...»

▲ Документ эпохи. 22 мая 1941 г.

▼ Нагрудный знак «Почетному железнодорожнику»



а в Ленинградском военном округе, который в военное время становился Северным фронтом, протяженность всех дорог составляла всего лишь немногим более 8000 км. Из них только 1100 км имели твердое покрытие, а еще 4245 км — гравийное и улучшенное покрытие. Последнее означает, что по таким дорогам можно было ездить не только в сухую погоду. В связи с недостатком хороших дорог, роль автотранспорта в снабжении города по состоянию на 1941 год была ничтожной. ◀

▼ Карта Кировской железной дороги. 1940 г.



Ленинградский военный округ

★ Вооруженные силы СССР были разделены на военные округа. В случае войны приграничные округа преобразовывались во фронты. Огромная территория — от Балтийского до Баренцева моря — должна была обороняться войсками Ленинградского военного округа. В 1941 году округ включал в себя территории Ленинградской, Мурманской областей и Карело-Финской АССР.

Главной задачей была оборона границы с Финляндией. Управление округа находилось в Ленинграде. Советское командование допускало, что город может подвергнуться атаке не только со стороны Финляндии, но и с юга, и даже обойден с востока в случае прорыва сил противника. Несмотря на понимание ситуации, серьезных мер в решении этой задачи предпринято не было. В состав округа входили два укрепленных района, бывших частью так называемой Линии Сталина, которая проходила вдоль прежней границы (1938 года).

Карельский укрепрайон строился с 1932 по 1939 годы. Он имел протяженность около 80 км и располагался вдоль старой границы от Сестрорецка до Ладожского озера. Глубина полосы обороны варьировала от 2 до 5 км.

В наличии было 196 долговременных огневых сооружений. Карельский УР был задействован в советско-финской войне: его не разоружали и не консервировали, поэтому при достаточном полевом заполнении КаУР был в значительной степени боеспособен.

Кингисеппский укрепрайон строился с 1928 по 1932 годы и имел протяженность 47 км. Он был предназначен для прикрытия границы с Эстонией. В 1940 году, когда Эстония вошла в состав СССР, потребность в укрепрайоне отпала. Все работы на нем законсервировали, а с некоторых из 89 долговременных сооружений сняли оружие, которое должно было быть установлено на строившейся по новой границе Линии Молотова.

В июне 1941 года личный состав войск Ленинградского военного округа насчитывал около 400 тыс. человек, имелось более 1500 боеготовых танков и примерно столько же самолетов. Однако все эти силы были растянуты вдоль границы протяженностью более 1000 км, а часть их еще находилась в глубине территории округа. Это означало, что эффективно использовать свои войска округ не мог. 🚫

▼ Танк Т-28 на параде в Ленинграде. Предвоенное фото



▼ Нагрудный знак «Карельский перешеек», которым награждали участников боев

