

Дмитрий ФИЛИППОВ

ХОЗЯИН ДОРОГИ¹

Документальная повесть
о Михаиле Александровиче Нефёдове,
капитане I ранга, начальнике
военно-автомобильной дороги № 101

Эх, Ладога, родная Ладога...

Дорога жизни.

Дорога смерти.

До сих пор она хранит свои тайны: затонувшие баржи с людьми, продуктами и боеприпасами, сбитые самолёты, ушедшие под лед полуторки... «В 1965 году группа аквалангистов в честь 20-летия Победы прошла по дну озера, по Дороге жизни. После прохождения маршрута они сообщили, что фактически шли по крышам автомобилей»².

Массовая эвакуация населения Ленинграда через Ладожское озеро началась ещё до начала блокады. Жителей города перевозили на баржах и катерах от Осиновца до Новой Ладоги. Но уже в сентябре стало понятно, что этот маршрут смертельно опасен. Во-первых, штурмующая Ладога непредсказуема и коварна. Перегруженные людьми старые баржи в штурмующем озере становятся неуправляемыми. Во-вторых, для немецкой авиации на открытой воде они являлись идеальными мишенями. Самая страшная трагедия произошла 17 сентября 1941 года, когда баржа № 752 затонула во время шторма, забрав на дно более семисот человек.

«Нашу баржу кидало из стороны в сторону. Буксирный трос, соединявший нас с “Орлом”, лопнул, и мы остались один на один с разъяренной стихией. Деревянная обшивка старой баржи разошлась, и в образовавшиеся щели начала поступать забортная вода. Вода заполняла трюмы, и баржа погружалась в озеро все глубже и глубже...

В довершение всего баржа треснула и разломилась. “Орел” все это время находился недалеко, однако из-за огромных волн не мог подойти, чтобы снять людей с разваливающейся баржи. Но мы не паниковали, а сопровождавшие нас командиры вели себя достойно, как и полагается настоящим морским офицерам. Хотя всем уже было ясно, что помо-

щи и спасения ждать неоткуда. Выяснилось, что на барже нет не только шлюпок или плотов, но даже спасательных кругов и поясов. Вообще ничего, что полагается иметь на судне, перевозящем людей. Выяснилось также, что нельзя было отправлять нас без всякого прикрытия с воздуха. Мы поняли это, когда над нами стали летать, обстреливая из пулеметов, немецкие самолёты. На палубе началась паника. Отчаянно кричали женщины, плакали дети. Среди выпускников медицинской академии раздались выстрелы. У них были пистолеты, и некоторые, не выдержав, кончали самоубийством»³.

Были сделаны оргвыводы, 13 октября командующим Ладожской военной флотилией был назначен бывший командир 1-й бригады торпедных катеров капитан I ранга В. С. Чероков. Одним из первых его приказов было запрещение перевозок людей неуправляемыми баржами.

Но уже в сентябре 1941 года все понимали насущную необходимость живого коридора с Большой землей. 13 сентября датируется постановление Военного совета Ленинградского фронта «Об организации транспортной воздушной связи между Москвой и Ленинградом». Речь пока не шла о массовой перевозке людей воздушным транспортом. Коридор налаживали для доставки из Ленинграда в Москву грузов оборонного значения, а также ценных специалистов военной промышленности. В сентябре о го-
лоде ещё никто всерьез не думал, поэтому в Москву из Ленинграда отправляли в первую очередь людей – ценные кадры с семьями, а также продукцию ленинградских оборонных заводов: танковые пушки, авиаприборы, телеграфные и телефонные аппараты. В Ленинград с Большой земли поступали снаряды, патроны, взрывчатые вещества, стрелковое оружие, моторы, средства связи, оптические приборы и другая необходимая для армии продукция. Но уже в ноябре характер грузов резко изменился. «Самолёты стали доставлять в Ленинград в основном продовольствие. 9 ноября 1941 г. И. В. Сталин подписал специальное постановление, определявшее план перевозок продовольствия в Ленинград на пять дней. По плану в город ежедневно доставляли 200 тонн следующих продуктов: концентраты – каша пшенная и суп гороховый – 135 т; колбаса и свинина копченые – 20 т; сухое молоко, яичный порошок – 10 т; масло сливочное – 15 т; комбиджир, сало топленое – 20 т»⁴.

Тем не менее, не умаляя важности авиационного сообщения с блокированным городом, все понимали, что воздушный путь снабжения может играть

¹ Из книги «Битва за Ленинград» / Дмитрий Филиппов. – М.: Молодая гвардия, 2020. – 424[8] с.: ил. – (Жизнь замечательных людей: сер. биогр.; вып. 1853).

² 75 лет Дороге жизни... // ТАСС [электронный ресурс]. 22 ноября 2016. URL: <https://tass.ru/obschestvo/3801036?partner=slwozon>; обращение 02.02.2020.

³ Дворкин С., Сегаль А. Трагедия на Ладоге // Нева. 2003. № 8.

⁴ Ковальчук В. М. Ленинград и Большая земля. Л., 1975. С. 54.

лишь вспомогательную роль. При этом каждый транспортный самолёт необходимо было усилить истребительной группой сопровождения. Решить проблему доставки грузов в Ленинград и обратно можно было только задействовав Ладогу.

В нашем представлении Дорога жизни – это путь по льду Ладожского озера, полуторки, груженные продуктами, стоят девушки-регулировщицы, а вокруг бескрайняя ледяная пустыня. В реальности же Дорога жизни – это самый сложный логистический комплекс, включающий организацию водного пути в весенне-летний период, строительство причалов, обеспечение их охраны, складские помещения, инженерные сооружения, взаимодействие тыла и фронта, работа гидрометеорологических служб. Плюс к этому огромный отрезок военно-автомобильной дороги № 102 (ВАД-102), проходивший по южному фасу межозерья Ладоги и Онеги – это 300 километров по болотам и непроходимым лесам. Эта часть Дороги жизни, начинавшаяся от маленькой станции Заборье, зачастую оказывалась куда более тяжелой, чем ледяная трасса по Ладожскому озеру. Достаточно сказать, что первая колонна в количестве 20 автомобилей 389-го автобатальона прошла этот участок трассы только за две недели.

После того как 8 сентября немцы заняли Шлиссельбург, отрезав Ленинград от Большой земли, единственной артерией, питающей Ленинград, должна была стать южная часть Ладожского озера, находившаяся в непосредственной близости к противнику. В мирное время в серьезных перевозках по открытой воде не было необходимости, поскольку суда использовали более удобные приладожские каналы. Но теперь каналы были заняты немецкими войсками. На южном побережье Ладоги практически не было портов и причалов, ощущалась острая нехватка приспособленных для плавания на озере судов.

«Государственный Комитет Обороны уже 30 августа 1941 г. принял постановление [№ 604] “О транспортировке грузов для Ленинграда”. [В нем] 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 от пристани Лодейное Поле до Ленинграда. Для перевозки горючего предлагалось выделить 1 танкер и 8 наливных барж. <...>

Вопрос о строительстве новых пристаней на озере возник ещё до потери Шлиссельбурга. 30 августа 1941 г. Государственный Комитет Обороны [в том же 604-м постановлении] 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-Западно-

го бассейна Наркомвездфлота 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 ежесуточно»⁵. Работы проводили специалисты Приладожского техникума управления под руководством военного инженера В. К. Шурпицкого. Шурпицкий со своей группой в трехдневный срок выполнил рекогносцировку, составил проект постройки причалов для приема барж в бухтах Осиновец и Гольсмана. Южный берег Ладоги достаточно мелкий по сравнению с северным. Чтобы обеспечить судам подходы к причалам, во многих местах приходилось углублять дно. Работать приходилось и во время шторма, и при налетах немецкой авиации. И надо понимать, что в сентябре вода в Ладоге не просто холодная – она ледяная. Но, несмотря ни на что, к концу сентября 1941 года поставленная задача была выполнена. Центральным стал причал в Осиновце, так как в бухте Гольсмана даже после проведения дноуглубительных работ было невозможно разгрузить более трех судов одновременно. В Осиновце это число достигало двенадцати. «Срок готовности гавани к приему одного судна был установлен 11 сентября, 5 судов – 18 сентября, 12 судов – 25 сентября 1941 г.»⁶.

В рекордные сроки бойцы строительных и саперных батальонов и ленинградские рабочие построили на западном берегу склады, пирсы, причалы, землянки. От основной железнодорожной магистрали к Осиновцу, гавани Гольсмана и бухте Морье протянулись узкоколейки. Из Ленинграда доставили подъемные краны, другое строительное оборудование, и к концу сентября ускоренными темпами возвели два причала в Осиновце, два причала в гавани Гольсмана и одну дамбу в бухте Морье с глубинами на подходах от 1,7 до 2,5 метра. Тот, кто хоть раз побывал на берегу Ладоги в этой части озера, знает, чего это стоило: можно на сто метров отойти от берега, а воды будет по пояс.

Отсутствие координации различных ведомств, служб и родов войск при организации перевозок порождало на первом этапе неразбериху и безответственность. Поэтому к 30 сентября 1941 года Военный совет фронта выстроил новую схему взаимодействия и подчинения. Уполномоченным по всем перевозкам был назначен генерал-майор А. М. Шиллов, руководитель сложный и непростой. Запомним эту фамилию. Афанасий Митрофанович был заместителем начальника тыла Ленинградского фронта. Военный совет фронта наделил его широкими полномочиями: его распоряжения, касающиеся обеспе-

⁵ Ковальчук В. М. Указ. соч. С. 59, 61.

⁶ Там же. С. 62.

чения перевозок, подлежали немедленному и беспрекословному выполнению всеми учреждениями и организациями. Ладожская флотилия выделила для обеспечения перевозок канонерские лодки «Селемджа», «Ви́ра», «Но́ра», «Бу́рея», «Шексна»; транспорты «Совет», «Чапаев», «Вилсанди»; тральщики и буксиры № 126, 127, КП-19, «Норек», ТЦ-37, «Орел», «Связист»⁷.

Военный совет Ленинградского фронта подчинил порт Осиневец начальнику тыла фронта, но фактически – генерал-майору Шилову. Начальником порта был назначен капитан госбезопасности М. Г. Евграфов. Кадровый разведчик, впоследствии начальник ОКР Смерш 34-го стрелкового корпуса Юго-Западного фронта. Подобное назначение показывает важность и секретность осиневецкого порта. «Начальник порта Осиневец, имея в своем подчинении пристани Морье, Гольсмана и Осиневец, отвечал за прием, разгрузку и погрузку грузов, строительство, ремонт и поддержание в порядке гаваней, причалов, путей, складов, гидротехнических сооружений, аварийно-спасательную службу, охрану, конвойную службу, санитарную службу и ПВО»⁸.

А. М. Шиллов управлял такой огромной машиной с помощью системы военно-морских комендатур в портах на станциях разгрузки. Также была создана должность инспектора по водным перевозкам.

Водная артерия начала свою работу.

Столь подробное вступление к описанию жизненного пути и деятельности Михаила Александровича Нефёдова, начальника ледового участка ВАД-101, необходимо, чтобы понять, чем была Дорога жизни для Ленинграда, как она создавалась. И только тогда подвиг одного человека, отвечавшего за перевозки и состояние ледовой трассы в зимний период, будет высвечен во всей своей объективности.

Постоянной угрозой была авиация противника, а также дальнобойная артиллерия. «Командование Ленинградского фронта с самого начала навигации на Ладожском озере принимало меры по защите водных перевозок. Однако в начале сентября 1941 г. в районе ст. Ладожское Озеро, Морье, Осиневец действовал только один зенитный артиллерийский дивизион, средств которого было недостаточно для надежного прикрытия перевалочных баз на западном берегу Шлиссельбургской губы. Поэтому Военный совет Ленинградского фронта [22 сентября] создает Осиневецкий бригадный район ПВО во главе с командующим генерал-майором артиллерии С. Е. Прохоровым»⁹. В его состав входило 7 зенитных артиллерийских дивизионов и 2 отдельные

зенитные железнодорожные батареи. С ноября 1941 года Ладожский бригадный район ПВО будет подчиняться непосредственно Военному совету фронта, а не командованию ПВО. Помимо зениток, водную трассу прикрывали авиационные группы Балтийского флота и 7-го истребительного авиакорпуса ПВО.

Несмотря на колоссальный объем проделанной работы, начальник тыла Ленинградского фронта генерал Феофан Николаевич Лагунов так охарактеризовал впоследствии создавшееся положение: «Настоящего объединения всех перечисленных организаций не было. Не было и единого руководящего оперативного органа, который бы возглавил перевозки и полностью отвечал за выполнение плана перевозок»¹⁰.

А теперь к герою нашего рассказа!

О довоенном жизненном пути Нефёдова известно крайне мало. Родился Михаил Александрович 8 ноября 1899 года в селе Капустин Яр Царевского уезда Астраханской губернии. Его военная карьера, как у многих из его поколения, началась после революции 1917 года. В рядах Красной армии он принял участие в Гражданской войне, во время которой, в 1918 году, вступил в РКП(б). Поскольку проявил себя Нефёдов по политической линии, в январе 1922 года его направили на усиление в Электроминную школу в Кронштадте политлектором. Так, возможно несколько неожиданно для себя, он оказался в рядах Рабоче-крестьянского Красного флота, но политрук будет служить там, куда его направит партия... С июля 1922 года Нефёдов служил сначала инструктором, а затем начальником агитпропотдела Политуправления Балтийского флота. В следующем году он стал комиссаром учебного отдела военно-морского училища. Возможно, и дальше делал бы карьеру по линии агитации и пропаганды, но в 1926 году его в составе делегации военных советников направили в Китай.

Китай того времени – это хаос, гражданская война, Северный поход Чан Кайши, борьба правительства гоминьдана с генералами Бэйянской группы, а впоследствии и с Коммунистической партией Китая. ещё в 1923-м правительство гоминьдана договорилось с Советской Россией о сотрудничестве. С этого года в Южный Китай начали приезжать советники из СССР, наиболее значительным из которых был представитель Коминтерна Михаил Бородин. Главная задача Коминтерна состояла в том, чтобы наладить сотрудничество между гоминьданом и Коммунистической партией Китая, в результате чего был создан Первый объединенный фронт двух партий. Вот в эту обстановку на юг Китая и был направлен Нефёдов. О деятельности его в Китае также мало известно, но

⁷ Там же. С. 69.

⁸ Там же.

⁹ Там же. С. 70.

¹⁰ Там же. С. 70.

вернулся он оттуда в январе 1928 года и сразу же стал помощником начальника 3-го отдела Учебно-строевого управления Управления Военно-морского флота (УВМС РККА).

В 1930 году его откомандировали на учебу на Курсы по усовершенствованию высшего начальствующего состава, которые он успешно окончил в следующем году, после чего в апреле 1931-го возглавил сначала 7-й сектор 1-го управления, а в октябре 1932-го – 3-й сектор 3-го управления УВМС. Затем Нефёдов учился на основном курсе Военно-морской академии РККА им. К. Е. Ворошилова и в 1935 году сдал выпускные экзамены. В конце 30-х годов он был назначен начальником 4-го отдела Разведывательного управления РККА. 4-й отдел – это военно-морская разведка. Тогда же ему было присвоено звание капитана II ранга.

Столь яркий взлет, от агитатора до начальника военно-морской разведки, безусловно, требует отдельного исследования. К сожалению, белых пятен в довоенной биографии Нефёдова предостаточно. Крайне сложно, например, объяснить тот факт, что с марта 1938-го по июнь 1939 года Нефёдов занимает должность заместителя начальника разведывательного отдела ВМФ, а затем следует резкое понижение: его назначают всего лишь старшим преподавателем кафедры тактики Высшего военно-морского училища им. М. В. Фрунзе в Ленинграде. В чем причина такого падения? Клевета? Доносы? На сегодняшний день нам это неизвестно.

Но стоит отметить, что понижение было временное. Такими кадрами, как Нефёдов, не разбрасываются. Вскоре он поступил в распоряжение наркома ВМФ СССР и получил назначение начальником группы контроля при наркоме. Теперь он занимался инспектированием частей и военно-морских учебных заведений, контролировал ход строительства военно-морских объектов. Возможно, именно нарком Н. Г. Кузнецов и вывел его в тень, когда в армии и на флоте началась печально известная чистка кадров 1937–1939 годов.

Мы бы очень мало знали и о военном периоде биографии Нефёдова, если бы не записные книжки, которые он регулярно вел с 22 июня 1941 года. Нам открывается человек умный, твердый, жесткий руководитель, требовательный к самому себе, к своим подчиненным и к вышестоящему руководству. Не прощающий слабости и ошибок. Не боящийся критиковать различные решения и приказы командования. Но в то же время спокойный, выдержанный, не склонный к паникерству, горячо любящий свою Родину, преданный партии и делу Ленина, умный, тонко чувствующий, интеллигентный.

В день начала войны Нефёдов записывает в своем дневнике: «22.06.41 г. Страница перевернулась.

Ещё вчера планировали целый ряд мероприятий, в каждой семье, в каждом уголке мирно трудились. Все чувствовали вайну, но думали, что она придёт попозже. Сегодня все планы радикально изменились. Фашистские изверги вероломно напали на нашу Родину. Надо всеми средствами и силами защищать, иначе станем рабами этих оголтелых зверей. Мирные планы должны быть отложены. Суровый лик войны глянул в каждый дом, в каждое село, город, фабрику, и все должно быть подчинено этому суровому, но важному для нас делу защиты Родины – отечественной войне против этих мракобесов. Теперь мы должны исходить из одного плана – как можно скорее и победоноснее разгромить германских фашистов.

Вечером был у наркома. Завтра сдаю дела и уезжаю»¹¹.

На следующий день после начала войны Нефёдов отбыл к новому месту службы – в Ригу. Он был назначен начальником тыла Рижской военно-морской базы. Нарком ВМФ адмирал Н. Г. Кузнецов лично проинструктировал Нефёдова перед отправкой, поручив ему, скорее всего, некоторые задачи разведывательного характера под прикрытием основной должности.

Прибыв на место службы, Михаил Александрович застал отнюдь не радостную картину. Полная неопределенность, отсутствие четких установок и приказов. Командование Рижской военно-морской базы не стремилось проявлять инициативу. Немцы к тому времени приблизились к Лиепае и теперь находились в 195 километрах по прямой от Риги. То есть практически вплотную подошли к базе.

«25.06.41 г. в 4 часа вступил в исполнение служебных обязанностей. Настроение у работников – поскорее эвакуироваться, а главное, эвакуировать жен и вывезти барахло. Надо было это преодолеть, но корень этих настроений не в рядовых рабочих, а в высшем звене.

Враг продвигается, вместо упорного сопротивления начался отход, который деморализующе действует на население. “Айсорги” и прочая сволочь поднимает голову, за это платимся. В городе постреливают из окон и с чердаков»¹².

Айсарги – это некий аналог современной национальной гвардии. Организация была создана в 1919 году для самообороны, но полномочия у этих отрядов были значительно больше, чем у обычных дружинников. Они совместно с полицией проводили обыски и аресты, патрулировали дороги, боролись с бандитами и мародерами. Не армия, не полиция, но при этом внушительное военизированное формиро-

¹¹ ЦВМА РФ. Ф. 505. Оп. 8. Д. 46. Кор. 391.

¹² Там же.

131

вание. Его распустили в июле 1940 года, когда советские войска вступили на территорию Латвии. Руководителей и видных членов организации айзсаргов депортировали.

Но выслать, конечно, успели не всех. А у каждого члена организации имелось личное оружие. Латвия, бывшая до войны преимущественно сельской страной с рассыпанными по всей территории хуторами, маленькими поселениями, стала благодатной почвой для возникновения партизанских очагов.

Военно-морская база в Риге была создана всего несколько дней назад. Приказ о создании Прибалтийской ВМБ был подписан наркомом ВМФ адмиралом Н. Г. Кузнецовым 21 июня, за день до начала войны. Теперь же она оказалась не в состоянии обеспечить базирование на ней кораблей передового отряда Балтийского флота и управление авиацией и береговой артиллерией. «В порту в моральном отношении начался перелом, люди стали думать не об отступлении, а об обороне и наступлении. Идет подготовка минного и артиллерийского боезапаса. Атмосферу удалось создать спокойную и работоспособную. Наехала масса контролирующих и проверяющих, все хотят получить информацию, охают, ахают и только мешают. Ночью вызывают в штаб. Обстановка усложнилась, будем отходить»¹³. Эту запись Нефёдов сделал через несколько дней после вступления в должность, 26 июня. Уже на следующий день части вермахта вышли к Западной Двине, а в 3.00 27 июня пришел приказ об эвакуации Рижской базы, которая должна была быть завершена к вечеру того же дня. В Риге началось антисоветское восстание, нарушилась связь со штабами Прибалтийского военного округа и 8-й армии. Не имея связи, командование базы неверно оценило обстановку и форсировало эвакуацию, вследствие чего часть грузов уничтожили на месте, часть оставили врагу. Но самое главное – не успели произвести минирование фарватера Рижского залива.

Нефёдов вспоминал: «В 18 часов приходит Чубуков. Приказано закончить эвакуацию. “Сколько у меня времени?” – спрашиваю его. “Приказано закончить эвакуацию. Свертываем”. На рейде Оленецкий учинил очередной бедлам. Разогнал и растащил все буксиры. Только неорганизованность и партизанщина, несогласованность отдельных начальников губит дело и усложняет обстановку. Посадил на транспорта всех. Пошел взрывать крепость и взорвал ее в 21 ч. Пересел после этого на транспорт “Веронич”, и пошли к Пярну»¹⁴.

Как и везде в первые месяцы войны, хаоса и неорганизованности хватало с излишком. «Ввиду от-

сутствия централизованного руководства эвакуационной переход кораблей был организован плохо. Особенно плохо было организовано охранение на переходе. Отряд легких сил имел в охранении четыре торпедных катера, а бригада подводных лодок – два тральщика и два торпедных катера. Не была организована служба оповещения. Так, например в 2.15 29 июня дозорный эсминец “Сердитый” обнаружил на подходе к южному входу в пролив Муху-Вяйн подводную лодку. Не зная о движении наших подводных лодок, командир дозорного корабля запросил об этом по радио командование, находившееся на крейсере “Киров”. Но адмирал сам не знал обстановки и ничего не мог ответить на запрос командира эсминца. С “Сердитого” открыли огонь. После двух выстрелов подводная лодка дала свои опознавательные сигналы – это была С-9. Огонь немедленно был прекращен, и лодка без повреждений пришла на рейд Куйвасту»¹⁵.

Из Пярну эскадра направилась в Виртсу. Нефёдов прекрасно видел все недостатки и сложности эвакуации, отметил нерешительность командующего Рижской ВМБ контр-адмирала П. А. Трайнина: «У нашего “золотого козырька” начинает проявляться воля к борьбе, он все ещё мямлит и не принимает определенных решений. Действительно, как правильна мысль, изложенная в уставе: “Лучше на что-нибудь решиться, чем не решаться ни на что”. Этой нерешительностью и обладает наш Трайнин»¹⁶. Контр-адмирал был арестован 28 июля 1941 года. Его обвинили в оставлении части имущества и в отсутствии управления во время эвакуации. По приговору Военной коллегии Верховного суда СССР его разжаловали и осудили на 10 лет лишения свободы. Но уже 11 сентября судимость была снята, Трайнина восстановили в звании и отправили на фронт.

В ситуации неразберихи Нефёдов не боялся принимать самостоятельные решения и нести за них ответственность. Взрыв крепости в Риге и минного боезапаса базы он организовал на свой страх и риск, не дожидаясь приказа от Трайнина, и в ближайшее время подтвердилась правильность такого решения.

На оставлении Риги эвакуация не закончилась. То, в какой обстановке она проходила, какие решения принимались, хорошо иллюстрирует вот такой эпизод. «Время тянется медленно. Начали поджигать деревянные постройки. Поднялся дым и огонь, кое-где горит нефть. Рвутся бочки, к небу поднимаются клубы дыма с большими огненными языками сквозь дым. С моря доносится шум мотора. Идет

¹⁵ Чернышев А. А. Балтийский флот в битве за Ленинград. 1941 г. М., 2014. URL: <https://www.rulit.me/books/baltiiskij-flot-v-bitve-za-leningrad-1941-g-read-355169-28.html>; обращение 02.02.2020.

¹⁶ ЦВМА РФ. Ф. 505. Оп. 8. Д. 46. Кор. 391.

¹³ Там же.

¹⁴ Там же.

торпедный катер. На пристань заходит командир дивизиона капитан I ранга (Кливленский), выражает свое неудовольствие, что зажгли здания, не дождав- шись противника. Сейчас же потушить и не жечь. До- ложил ему, что я выполняю приказ контр-адмирала, действую в духе указаний Сталина, прошу сообщить: отменяет ли он приказ контр-адмирала и прикажет ли ждать противника и лишь после того, как он по- дойдет, начать взрывы? Между прочим, армия уже взорвала телеграф и телефон и порвали связь с Тал- лином. Хорошо, доложу и сейчас же привезу новое распоряжение. Ушел. Поджоги прекратили. Через некоторое время приходит контр-адмирал. Почему задержали взрывы и поджоги? Ваш заместитель от- менил ваше приказание. Сейчас же жечь и рвать, я приказания не отменял, черт знает что такое. Так как наехало много начальства, то сразу же начался бес- порядок. До этого подбежал пограничник, который задает мне вопрос: а ему не попадет, что он уходит? Не знаю, мне неизвестна ваша задача. Ну, тогда я лучше не поеду. Полковник дал мне неопределен- ные, путанные задачи. Тогда выбирайте по самому опасному варианту. Хорошо, я не поеду»¹⁷.

Кто он, тот неизвестный пограничник, который не поддавался панике и принял решение остаться и дожи- даться врага? Выжил ли он? Или попал в плен? Вот из таких судеб, из таких людей и ковалась Победа.

Нефёдов прибыл в Таллин 14 июля. Обстановка, которую он там застал, обрадовала его ещё меньше. Неразбериха не прекращалась, а отдельные случаи нарушения дисциплины вызвали у него настоящее возмущение. В дневнике он записал: «18.00. В Тал- лине та же неопределенность. Пока неясно с органи- зацией тыла островного района, ясно одно – надо как можно скорее гнать топливо. Решили погубить ещё одно хорошее начинание: Трайнина назначили командующим Ладожской военной флотилией. Дело загубит и разложит! Тяжелое впечатление произво- дит обстановка в г. Таллине. Неясность, неопреде- ленность, нерешительность по-прежнему царит сре- ди так называемых адмиралов. Сколько мы их зря наплодили. Сегодня [задержали] одного подполков- ника, который напился пьяным, стрелял в крыс. При- кидывается больным. Какой-то кисель, трус, с ним далеко не уедешь, а таких сволочей, видимо, нема- ло. От этой мрази надо очиститься и пробудить волю к победе, к бою. Ворошилов должен это сделать. Пора, пора прекратить “спасать” корабли. Лучшее спасение для них – это победоносное сражение, и только сражение спасет боевые корабли от гибели и разложения. Но трайнины ли это сделают? Нет. Они

никогда этого не сделают, а своей натурой пропя погубят важное дело»¹⁸.

После 19 июля Нефёдов с тыловыми частями вернулся в Рохукюлу, которую немцы так и не заняли. Сам Нефёдов не скрывал злости: «...Около 24.00 прибыли в Рохукюль. Какое печальное зрелище. Ва- ляются обломки металла и обгоревшие головни. Сердце сжимается от злости, что так глупо из-за различных Трайниных получилось. Зря – из-за отсут- ствия связи, воли к сухопутной обороне, нежелания ее организовать – сожгли эту базу. Будь другой на- чальник, поручи это дело командования базой мне или (неразборчиво), мы до боя с противником ни за что не ушли бы. А теперь, к сожалению, получились одни развалины, на которых надо организовать ра- боту острова»¹⁹.

Тем не менее работу он организовал. «Устраива- емся на ночлег. Бойцов привожу в христианский вид. За время переездов с одного места на другое они превратились в цыганский табор, хотя и до переез- дов не представляли из себя воинской части»²⁰.

Задач много: наладить снабжение частей, уста- новить связь, подготовить оборону острова, органи- зовать регулярное сообщение с материком, добыть- ся установки на острове средств ПВО. Тыловую базу надо было восстанавливать практически с нуля, при том что не было четкой определенности у командо- вания, иметь ли им постоянный тыл или рассредото- чить средства по островам. Впрочем, работы Нефё- дов не боялся. Боялся он только паники, безволия и бардака. Привыкший действовать четко и решитель- но, он принялся за дело.

Главную мысль, которую он извлек из опыта пер- вого месяца войны, Нефёдов сформулировал четко, не допуская ни на йоту сомнений в будущей Победе. А в июле 1941 года такие мысли дорогого стоили: «Нам нужен культурный, грамотный, исполнитель- ный, инициативный, волевой средний и старший ко- мандир. Сейчас война производит переоценку цен- ностей в людях. Выявляются подлинные характеры воинов, бабы и трусы отсекаются, армия приобретает боевой опыт, и война вступает в свой критический период, когда мы от обороны перейдем к наступле- нию, и активному, победоносному наступлению. Так будет, и этого мы добьемся любой ценой и жертвой, добьемся!»²¹

В эстонском военном порту Рохукюла Нефёдов пробыл недолго. «Около 4 часов 5 июля контр- адмирал Трайнин получил от командующего флотом приказание немедленно приступить к вывозу на Саа- ремаа и Хийумаа всего имущества, которое может

¹⁸ Там же.

¹⁹ Там же.

²⁰ Там же.

²¹ Там же.

¹⁷ Там же.

быть использовано для усиления обороны островов. Все остальное, что не удастся вывезти, предписывалось уничтожить в последний момент, сообразуясь с обстановкой. Командир Прибалтийской базы, не имея связи с армейским командованием, решил отойти на острова. К 9 июля из Рохуюля было вывезено все имущество и снаряжение»²². Тыловые соединения, за которые отвечал Нефёдов, были размещены в Палдиски. Во время эвакуации по-прежнему было много неорганизованности, но уже начало появляться централизованное командование. «После оставления Рохуюля Прибалтийская военно-морская база решением Военного совета от 10 июля, просуществовав на новом месте всего 8 суток, была расформирована. <...> Вся ответственность за оборону Моонзундских островов и Рижского залива была возложена на коменданта БОБР (береговой обороны Балтийского района. – Ф. Д.) генерал-майора А. Б. Елисеева»²³. Впрочем, и ему Нефёдов дает нелестную характеристику: «Елисеев не понял ни организации, ни положения с тылом. Он отличается от других тем только, что больше шумит и командует, но в его шуме чувствуется не здоровая тревога за положение, а нотки смятения и растерянности. Не случайно поэтому сначала он заговорил о транспортах на случай отхода, а потом поправился, что он отсюда никуда не уйдет и даже собирается высадить десант на Виртсу, все это говорится главным образом для самоуспокоения»²⁴.

В данной ситуации сказалось многодневное напряжение, общая неразбериха и незнание Нефёдовым оперативной обстановки. На самом деле Елисеев уже получил приказ от Военного совета флота высадить десант и отбить у противника Виртсу, что и было сделано в ближайшее время.

В августе 1941 года Нефёдов организовал тыловое снабжение частей, базируясь на острове Сааремаа (Эзель). В начале сентября на него возложили обязанности председателя Комитета заготовок и прав использования материальных ресурсов острова. Если переводить на русский язык, то Нефёдову и его подчиненным надо было убедить крестьян добровольно сдавать мясо и продукты на нужды фронта. А мы понимаем, что на прибалтийских территориях этот процесс не мог пройти гладко по определению. Обстановка на фронте складывалась таким образом, что население и даже активисты не верили, что Сааремаа удастся отстоять. Было зафиксировано очень много случаев саботажа, крестьяне не хотели сдавать мясо. И Нефёдов лично начал объезжать окрестные села. Где разъяснением, где уговором, а

где и применяя силу поставки мяса удалось наладить.

«09.09.41 г. Поездил по селам. Саботаж среди крестьян преодолевается, нужна твердость и решительность действий. К вечеру уже поступило 85 голов и 60 баранов. Дело сдвинулось с мертвой точки. Будем солить и отправлять мясо по назначению. Надо обдумать поставки мяса без машин.

09.09–13.09 продолжаем заниматься заготовками. Местные власти упорно этому (скрыто) сопротивляются. Сопротивление преодолеваем. Скот поступает регулярно. Начались операции по отражению высадки десанта на Муху»²⁵.

В эти сентябрьские дни Нефёдов оказался в эпицентре трагической и несправедливо забытой обороны Моонзунда.

Моонзундский архипелаг состоит из трех крупных и множества мелких островков, общая протяженность с севера на юг составляет около 150 километров. В древности эти острова были прибежищем пиратов и лихих людей всевозможных мастей и оттенков. Их стратегическое расположение таково, что три больших острова позволяют надежно перекрыть морские выходы в Рижский и Финский заливы, полностью контролировать обстановку в центральной и восточной частях Балтийского моря. Поэтому бои за архипелаг разворачивались во время всех войн на Балтике. И после захвата немцами Таллина перво-степенной задачей для вермахта стало установление контроля над островами Хийумаа (Даго), Муху и Сааремаа.

Также необходимо добавить, что аэродром на острове Сааремаа был единственным, откуда в августе осуществлялись налеты советской авиации на Берлин. Этот факт сильно тревожил А. Гитлера и Г. Геринга, убежденных в превосходстве люфтваффе. Вскоре после первых налетов Гитлер потребовал от своих генералов и адмиралов: «Совместными усилиями соединений сухопутных войск, авиации и военно-морского флота ликвидировать военно-морские и военно-воздушные базы на островах Даго и Эзель, и в первую очередь аэродромы, с которых производятся налеты на Берлин».

Командующий 18-й немецкой армией Георг фон Кюхлер направил на архипелаг 61-ю и 217-ю пехотные дивизии при значительной поддержке авиации, флота, инженерных частей. Принимал участие в захвате Моонзунда и финский батальон.

К сентябрю немецкое командование сосредоточило на побережье группировку общей численностью до 50 тысяч человек и около 350 десантных плавсредств (против 23 тысяч советских солдат и моряков). Ее поддерживали бомбардировщики, три

²² Чернышев А. А. Указ. соч.

²³ Там же.

²⁴ ЦВМА РФ. Ф. 505. Оп. 8. Д. 46. Кор. 391.

²⁵ Там же.

137

легких крейсера («Лейпциг», «Кёльн», «Эмден») и флотилия миноносцев. 9 сентября начались бои за остров Муху. 14 сентября немцы высадили десант одновременно в южной и северной частях острова. Несмотря на упорное сопротивление наших войск, противник закрепился на острове Муху и в течение трех дней планомерно выдавил обороняющиеся советские войска. Гарнизон острова вынужден был отойти на Сааремаа.

Генерал Елисеев 17 сентября отдал Нефёдову приказ сосредоточить тыловые части на Цереле. Это южная оконечность полуострова Сырве, который вытянулся продолговатым отростком в южной части острова. Полуостров был удобен для обороны с суши: необходимо было только перекрыть небольшой перешеек в районе Салмэ. На Цереле в 1917 году русские моряки героически обороняли от немцев проход в Ирбенский пролив, не давая им проводить минное траление. Гарнизон батареи № 43 на мысе Цереле погиб тогда практически в полном составе. Спустя четверть века история сделала круг и вышла на новый виток.

Нефёдов в спешном порядке отправил на полуостров скот, продовольствие, боеприпасы, оружие, горючее – все то, без чего армия не может существовать. Впрочем, и здесь не обошлось без неразберихи.

«20.09.41 г. Отправка на полуостров идет ускоренным маршем. Послышался звонок с КП около 2 часов ночи – взрывать аэродром. Дали сигнал, через минуту звонок – отставить взрыв, и так продолжалось до вечера. Вечером перебазировались на полуостров. Наши части с боем отходили. 20.09 в 1.10 части упорно ведут бой, но как красноармейцы и солдаты деморализованы авиацией, она безнаказанно буквально издевается, бомбит наши войска»²⁶.

Рубеж на полуострове Сырве советские войска держали до 30 сентября. После чего были вынуждены эвакуироваться на остров Хийумаа. 3 октября катер с командованием покинул Сааремаа, перед этим Нефёдов отдал приказ уничтожить все, что не удалось вывезти буксирами и катерами.

О причинах поражения на Сааремаа и перспективах обороны Хийумаа Нефёдов высказывается беспощадно в своем дневнике. Главная мысль состояла в том, что нельзя было уходить из Таллина, напротив, следовало бросить все силы на оборону города. Тогда не потребовалось бы сейчас сражаться за острова. После объезда острова Даго – последнего плацдарма защитников Моонзунда – Нефёдов сделал неутешительный вывод: гарнизон не продержится и десяти суток.

Бои за остров Даго были кровавые, ожесточенные и отчаянные. Советские солдаты и моряки, оказавшись в кольце, сражались яростно. «Ярким примером могут служить действия береговой батареи № 44 под командованием старшего лейтенанта М. А. Катаева. Она оказалась окруженной вражеским десантом. Гитлеровцы многократно пытались ее атаковать, но каждый раз откатывались, неся большие потери. Бой в окружении продолжался целый день. Были израсходованы почти все снаряды. С наступлением темноты, взорвав орудия, личный состав батареи штыками и гранатами расчистил себе путь на север. В артиллерийском погребе, где находился остаток боеприпасов, добровольно остался сержант комсомолец Е. Ф. Попов. Когда гитлеровцы подошли к батарее, он закрыл за собой люк и взорвал погреб. Прорвавшиеся артиллеристы вышли в район полуострова Тахкуна, куда отходили наши части, и приняли участие в последующих боях. 13 октября было получено приказание командования эвакуировать личный состав гарнизона Хиумы на остров Ханко и остров Осмуссар. На другой день вечером началась эвакуация. До 22 октября успели вывезти 570 человек. Оставшаяся на острове часть гарнизона продолжала героически сражаться с врагом и должна была покинуть его на катерах, присланных из Ханко. Однако катера из Ханко так и не смогли прорваться»²⁷. Гарнизон острова практически полностью был уничтожен.

А генерал Елисеев был эвакуирован специальным самолётом в Кронштадт. Во всех известных источниках указывается, что генерал вылетел с Даго 20 октября 1941 года. Тем не менее из дневника Нефёдова следует, что эвакуация произошла 8 октября: «Генерал был настолько подавлен бесперспективностью борьбы, что военком островов Г. Зайцев радировал в Военный совет флота, предложив отозвать коменданта. За Елисеевым был прислан на Даго самолёт.

При гибели корабля командир покидает его последним. Это требование Корабельного устава прошло неизменным сквозь века. Дореволюционное русское офицерство твердо придерживалось его. Не только корабельное, но и сухопутное. Несомненно, был бы обречен на презрение начальник осажденного гарнизона, покинувший своих подчиненных»²⁸.

После эвакуации для Елисеева начинается череда понижений. Сначала он был назначен помощником командующего Балтийским флотом по береговой обороне и комендантом Кронштадтской военно-морской базы, затем через 10 дней – только

²⁷ Криницын Ф. Оборона Моонзундских островов в 1941 году // Военно-исторический журнал. 1966. № 9.

²⁸ Войскунский Е. Баллада о Финском заливе // Дружба народов. 2005. № 3.

комендантом Кронштадтской военно-морской базы. Через полгода в апреле 1942-го он становится начальником Научно-испытательного морского артиллерийского полигона, а в декабре того же года без объяснения причин снят с должности. 22 декабря 1942 года Елисеев застрелился из табельного оружия. Страх ареста в то время для многих был выше страха смерти.

Причина, по которой в октябре 1941-го генерал взял с собой начальника службы тыла, скорее всего, простая. Понимая, что в Ленинграде ему придется дать полный отчет об организации обороны, Елисеев нуждался в живом свидетеле, который мог бы подтвердить необходимость и своевременность тех или иных приказов. В этой связи Нефёдов подходил по всем статьям. Во-первых, его отсутствие на Даго не сыграло бы решающей роли в обороне острова. Во-вторых, руководить Нефёдову было практически нечем. Тыла на Моонзунде больше не существовало.

Нефёдов вылетел в осажденный Ленинград 8 октября. Началась новая страница его боевой биографии. О героической обороне и падении Даго он узнал уже из новостей, скупно поступающих в осажденный город.

Два месяца Нефёдов провел в Ленинграде, об истории его назначений за этот период нам ничего не известно. Он достаточно активно вел свои записки, но в них нет ни слова о планах и новой работе. Михаил Александрович с тревогой размышлял об усиливающейся милитаризации Японии, угрозах Советскому Союзу на восточном направлении, о наступлении немцев под Москвой. О нехватке продуктов в Ленинграде писал скупно, больше о немецких бомбежках.

В это же самое время подготовка к организации перевозок по льду Ладоги шла полным ходом. Достаточно сказать, что в период с 6 по 9 ноября было составлено пять (!) проектов постановления Военного совета Ленинградского фронта «О постройке ледяных дорог через Ладожское озеро». В каждом из проектов корректировалось направление движения транспорта по льду озера. Наконец 13 ноября был подписан приказ начальника тыла Ленинградского фронта «Об организации постройки ледяной дороги по водной трассе мыс Осиновец – маяк Кареджи».

Дорогу было решено делать шириной не менее 10 метров, с обязательными пунктами обогрева, медицинской помощи и питания по пути следования колонн автотранспорта. «К работе по устройству ледяной дороги, – говорилось в приказе, – приступить с 14 ноября с. г., произведя усиление льда путем искусственного намораживания, с учетом окончания ее постройки одновременно с ледоставом». 19 ноября вышел приказ войскам Ленинградского фронта «Об организации автотракторной дороги через Ладож-

ское озеро». Строительство дороги было возложено на начальника Автодорожного отдела военинженера I ранга В. Г. Монахова, но непосредственно руководил постройкой военинженер III ранга Б. В. Якубовский, которому были подчинены 165-й строительный батальон, 88-й отдельный мостостроительный батальон, снегоуборочная техника.

Уже 16 ноября из Кобоны выехала первая пробная автоколонна из семи полуторок, груженных мукой. «Так как толщина льда не превышала 12–15 см, были приняты меры предосторожности. Машины шли уступом. Водители стояли на подножке и в случае опасности провала автомобиля под лед должны были покинуть машину. Отряд... проехал по льду от Кобоны 20 км. Но дальше пути не было – лед кончился, начиналась полынья. Отряду пришлось, выгрузив муку на лед, вернуться обратно»²⁹.

Необходимо было произвести доразведку ледовой трассы, и 17 ноября из деревни Коккореве в направлении Зеленцы – Кобона вышел в разведку отряд 88-го отдельного мостостроительного батальона численностью 30 человек. 18 ноября группа прибыла в Кобону, а на следующий день без происшествий вернулась обратно, ориентируясь на выставленные по ходу маршрута вешки. Уже 23 ноября первая автоколонна доставила в Ленинград 70 тонн муки. А на следующий день на основании приказа № 00172 вышло Постановление Военного совета Ленинградского фронта № 00419. Приведем его полностью:

«ПОСТАНОВЛЕНИЕ

Военного совета Ленинградского фронта № 00419
24 ноября 1941 г.

1. Для подвоза продовольствия, горючего и боеприпасов в Ленинград и эвакуации населения и имущества из Ленинграда построить к 30 ноября 1941 г. фронтную автомобильную дорогу на трассе: ст. Заборье, Серебрянская, Великий Двор, Лахта, Никульское, Шаньгово, Еремина Гора, Новинка, Ямское, Корпино, Новая Ладога, Кобона с общим грузооборотом в оба конца – 2000 тонн в сутки, с открытием на ст. Заборье перевалочной базы.

2. Строительство дороги возложить на комиссию Ленинградского обкома ВКП(б) (т. Воротов) со сроком окончания к 1 декабря 1941 г.

3. Начальником фронтной дороги назначить генерал-майора интендантской службы Шилова с подчинением его начальнику тыла Ленинградского фронта. Помощниками начальника дороги назначить: инженера I ранга Щепеникова – по железнодорожным перевозкам; инженера I ранга Кузьмина – по дорожно-комендантской службе; интенданта I ранга Харитонов – по интендантской службе. Штат управления дороги установить – 35 чел.

²⁹ Ковальчук В. М. Указ. соч. С. 97.

4. Начальник дороги отвечает за состояние дороги, за движение транспорта и своевременную подачу грузов, за дорожно-комендантскую службу и за состояние автомобильного парка.

Начальнику дороги подчиняются: дорожно-эксплуатационные части; автобатальоны подвоза; перевалочная база (Заборье); питательно-обогревательный пункт; пункты санитарной помощи.

5. Председателю исполкома Ленинградского горсовета депутатов трудящихся т. Попкову:

а) к 25 ноября 1941 г. мобилизовать на период работы дороги из народного хозяйства города 500 автомашин разных марок и 100 автоцистерн (исправных) с водительским составом, передав их командиру 17-й отдельной автотранспортной бригады в эксплуатацию на дороге;

б) к 27 ноября 1941 г. выделить в распоряжение начальника дороги т. Шилова необходимый инвентарь и оборудование из расчета на 10 питательных пунктов с пропускной способностью в 4000 чел. каждый;

в) к 25 ноября 1941 г. выделить в распоряжение командира отдельной автотранспортной бригады одновременно 3000 комплектов резины для автопарка дороги.

6. Начальнику Авто-бронетанкового управления Ленинградского фронта полковнику Дементьеву к 26 ноября 1941 г. выделить из состава армейского транспорта Ленинградского фронта 1000 автомашин и 100 автоцистерн с водительским составом, передав их в распоряжение командира 17-й ОАТБ для работы на дороге.

7. Заместителю начальника штаба Ленинградского фронта генерал-майору Семашко к 27 ноября сформировать:

а) два дорожно-эксплуатационных полка и из выделенных исполкомом Ленгорсовета и начальником АБТУ фронта машин – 4 автомобильных батальона, из них 1 батальон для подвоза горючего, 2 – для подвоза продовольствия и 1 батальон для подвоза боеприпасов;

б) управление перевалочной базы.

8. Начальнику тыла Ленинградского фронта генерал-майору т. Лагунову:

а) к 27 ноября 1941 г. выделить в распоряжение начальника дороги лимит продовольствия для питательных пунктов с Череповецкой базы Ленфронта;

б) к 28 ноября 1941 г. организовать пункты медицинского обслуживания по трассе дороги за счет средств санитарного управления фронта, областного и городского здравоохранения.

9. Дорогу разбить на 4 дорожно-эксплуатационных участка в границах:

первый участок (Ефимовский район) – Заборье, Лахта;

второй участок (Капшинский район) – Лахта исключительно, Еремина Гора включительно;

третий участок (Пашский район) – Еремина Гора исключительно, Шаньгово включительно;

четвертый участок (Волховский район) – Шаньгово исключительно, Кобона включительно. Обязать председателей райисполкомов Ефимовского, Капшинского, Пашского и Волховского в пределах границ, через начальника дороги, поддерживать дорогу в проезжем состоянии.

10. Для поддержания дороги в проезжем состоянии обязать комиссию обкома ВКП(б) (т. Воротов) привлекать местное население в порядке трудгужповинности по требованию и заявкам начальника дороги генерал-майора т. Шилова.

11. Обязать начальника Октябрьской ж. д. т. Колпакова к 1 декабря 1941 г. подготовить железнодорожный состав для перевозки эвакуированного населения со ст. Финляндская до Осиновца на 7000 чел. ежедневно.

12. Начальнику Управления связи Ленинградского фронта генералу Управлению связи Ленинградского фронта т. Ковалеву обеспечить связь управления автомобильной дороги со штабом фронта и линейную связь на протяжении трассы автомобильной дороги.

13. Просить Государственный Комитет Обороны Союза ССР:

а) санкционировать устройство зимней фронтальной автомобильной дороги на трассе ст. Заборье, Серебрянская, Великий Двор, Лахта, Никульское, Шаньгово, Еремина Гора, Новинка, Ямское, Корпино, Новая Ладога, Кобона с общим грузооборотом в оба конца 2000 тонн в сутки, с открытием на ст. Заборье перевалочной базы;

б) обязать т. Хрулева из центральной базы НКО для нужд фронта и народного хозяйства ежедневно отгружать с отправкой до ст. Череповец: муки – 840 т; крупы – 325 т; мяса – 210 т; жиров – 104 т; сахара – 164 т; фуража – 100 т; автобензина – 300 т, в том числе 150 т для нужд дороги; авиабензина – 75 т; керосина – 150 т и боеприпасов – 200 т по заявкам начальника артиллерии Ленфронта генерал-майора т. Дорофеева.

14. Установить временное местопребывание управления дороги – Новая Ладога.

Командующий войсками Ленинградского фронта генерал-лейтенант ХОЗИН

Члены Военного совета фронта

Секретарь ЦК ВКП(б) ЖДАНОВ

Дивизионный комиссар КУЗНЕЦОВ³⁰.

Из постановления мы видим, что продуманы были все мелочи. Эвакуация населения из блокадного Ленинграда предполагалась в количестве 7000 че-

³⁰ ЦАМО РФ. Ф. 217. Оп. 33419. Д. 3. Л. 134–138.

людей ежедневно, что впоследствии и было осуществлено.

В этот же день, 24 ноября, в дневнике Нефёдова наряду с анализом ситуации на других фронтах появилось первое упоминание о дальнейшей деятельности: «24.11.41 г. Осатанелые гитлеровцы лезут, считаясь ни с какими потерями, к Москве. Наши части отстаивают каждую пядь земли, а там победа за нами, мы сумеем создать резервные армии и бросить их против орд сволочей. В Ливии англичане бьют итало-германцев.

17.00. В Осиновец выехал на разведку трассы»³¹.

«Начальником дороги был назначен В. Г. Монахов, с оставлением в должности начальника Автодорожного отдела. Ему были подчинены перевалочные базы, весь работающий на трассе автотракторный парк, дорожно-комендантская служба (через командира 64-го ДЭП), ПВО, наземная охрана и оборона»³². При этом важно обратить внимание на четкое разделение обязанностей. Начальнику дороги подчинялись перевалочные базы на обоих берегах Ладоги, весь транспорт и силы охраны, но обеспечивал он только перевозки по льду. А вот за подвоз грузов к восточному берегу отвечал уполномоченный Военного совета фронта генерал А. М. Шилов. С 26 ноября 1941 г. приказом по тылу Ленинградского фронта ледовая дорога стала именоваться военно-автомобильной дорогой № 101 (ВАД-101). М. А. Нефёдов был назначен начальником ледового участка ВАД-101 7 декабря. Вероятно, назначение Монахова изначально было временной мерой: совмещать две должности, начальника Автодорожного отдела и начальника Дороги жизни, долгое время было невозможно. Кандидатура Нефёдова подходила идеально: бывший морской разведчик, имеющий опыт управления тыловыми частями, снабжения войск, организации перевозок в боевых условиях, он как никто другой мог справиться с поставленной задачей. А задача была одна: не дать умереть Ленинграду с голоду.

Девятнадцатого ноября было создано Управление ледовой дороги, которое занималось вопросами планирования перевозок, использования транспорта, работой перевалочных баз, организацией эвакуации перевозок, строительными и ремонтными работами, организацией пунктов питания и обогрева, охраной ледовой трассы и примыкающих грунтовых дорог.

Первый коннотранспортный обоз вышел из Кокорево 20 ноября. Он насчитывал 350 упряжек. Шли медленно, на 9-м километре путь перегородила широкая трещина, пришлось искать обходные пути. Колонна растянулась на несколько километров, места-

ми люди и лошади проваливались под неокрепший лед, но тем не менее 21 ноября обоз прибыл в Осиновец.

Несмотря на то что начальником ледового участка Дороги жизни Нефёдова назначили только 7 декабря, он уже в конце ноября понимал перспективы своей дальнейшей службы. Нефёдов выезжал на трассу, осматривал ее, делал свои замечания: не обвехованы отдельные опасные участки, мало регулировщиков, нет пунктов обогрева. Все тщательно фиксировалось и заносилось в записную книжку.

Первый рейс грузовых автомашин по ледовой дороге совершили автомобили 389-го отдельного автотранспортного батальона 17-й отдельной автотранспортной бригады. Десять машин 21 ноября благополучно прибыли из Осиновца в Кобону. Следующий рейс командир батальона В. А. Порчунов сформировал уже из 60 машин. Колонна благополучно добралась из Осиновца в Кобону, погрузила муку, и 23 ноября 70 тонн груза благополучно прибыло в Ленинград. Начало большого пути было положено.

О своем назначении Нефёдов писал в записных книжках: «6.12.41 г. Выскочило новое для меня предложение: взять управление Ладожской дороги на свои плечи. Меня осматривают, как невесту, со всех сторон. Боятся идти на решительный шаг, хотят назначить зам. начальника (Соловьева, Логунова). Мой ответ: либо отвечать мне за работу полностью, либо на эту работу не идти. Ушел домой. Решают и колеблются.

7.12.41 г. Вызвали снова на переговоры. Продержали до 12 часов. Решили назначить ответственным за дорогу»³³.

В начале декабря 1941-го ледовая дорога ВАД-101 ещё была самостоятельным участком. Но в тот же день, когда состоялось назначение Нефёдова, из Москвы пришла правительственная телеграмма за подписью заместителя председателя СНК СССР А. И. Микояна. В ней он предлагал создать Управление дороги во главе с начальником, отвечающим за погрузку, разгрузку и движение транспорта, которому должны быть подчинены начальники баз в Подборье – Заборье, в Новой Ладоге и в Осиновце и весь транспорт, то есть речь шла об объединении двух дорог – ВАД-101 и ВАД-102. Начальником объединенной дороги А. И. Микоян предложил поставить генерал-майора интендантской службы А. М. Шилова. У А. А. Жданова возражений по этому вопросу не возникло. Но, вероятно, возражения были у Нефёдова. И впоследствии отношения с Шиловым у него сложились достаточно напряженные. Приказ о назначении Нефёдова заместителем Шилова будет издан только 22 февраля 1942 года.

³¹ ЦВМА РФ. Ф. 505. Оп. 8. Д. 46. Кор. 391.

³² Ковальчук В. М. Указ. соч. С. 101.

³³ ЦВМА РФ. Ф. 505. Оп. 8. Д. 46. Кор. 391.

Тем не менее Нефёдов уже 8 декабря выехал на трассу для первого знакомства с участком, людьми, сложностями и задачами. А трудностей на трассе хватало.

Во-первых, движение автотранспорта по льду, не запорошенному снегом, было крайне медленным, машины буксовали, поэтому шоферы в нарушение инструкций часто сворачивали в сторону, где снежный покров обеспечивал хоть какое-то сцепление с колесами. Но здесь подстерегала другая опасность: под снегом лед был тоньше, и машины проваливались.

Во-вторых, много трудностей создавали трещины. В начале декабря из-за резкого перепада температур верхнего и нижнего слоев льда образовывались трещины по всему маршруту следования. Если температура верхнего слоя доходила до 30 градусов мороза, то в нижних слоях, у самой воды, она равнялась нулю. Такие перепады приводили к вспучиванию и разрыву льда. Это были «температурные» трещины. Но были ещё трещины «мокрые». Они образовывались в результате колебания уровня воды, а также из-за длительного воздействия динамических нагрузок, передаваемых от шин автомобилей. Из-за веса полторок такие «мокрые» щели расширялись до 8–10 сантиметров, становились сквозными, наполнялись ледяной водой, и дорога в этих местах становилась просто опасной. Вследствие этого уже 26 ноября 1941 г., то есть через 3 дня после начала работы ледовой дороги, движение автотранспорта пришлось перенести на новую трассу. За первый месяц работы дороги ее трассы менялись четыре раза, а отдельные участки ещё чаще: в районе банки Астречье – 6 раз, а на участке от о-вов Зеленцы до Кобоны – 12 раз³⁴.

Осложняли движение и постоянные трещины, которые образовывались вследствие движения воды и льда к северной части озера. Даже в самые суровые зимы Ладога не замерзает полностью, в центральной ее части остаются свободные ото льда пространства. И при сильном южном ветре огромные массы воды и льда смещаются на север со стороны Шлиссельбургской губы. Уровень воды в южной части озера понижается, что приводит к колебанию льда и образованию глубоких, незамерзающих трещин.

В первые же дни управления ледовой трассой Нефёдов столкнулся с трудностями. Машин много – бензина нет, и бензин не дают. По нескольку раз на дню звонил сам командующий фронтом генерал М. С. Хозин, орал, требовал начать транспортировку грузов и угрожал расстрелом. В такой обстановке только крепкие нервы кадрового разведчика позво-

лили Нефёдову не надеть глупостей и организовать движение автотранспорта.

К концу декабря ему удалось навести относительный порядок во вверенных частях. Действовать приходилось жестко, каких-то офицеров он отдал под трибунал, других снял с должности. В сухом остатке: управление налажено. В подчинении у Нефёдова находились 64-й дорожно-эксплуатационный полк, 57-й дорожный батальон, 2 роты регулировщиков, большая группа машин во главе с 17-й автомобильной бригадой, гужевой полк и 14-й восстановительный автобатальон.

В записной книжке Нефёдов сам себе ставил задачи: «Якубовский не ведет постоянного наблюдения за трассой. Прокладку новой трассы прогнал на след. день. Он должен знать все опасные места. Всю работу он должен суммировать, наблюдать за людьми. Наблюдение за состоянием дороги после проезда (надо иметь легковые машины). Иметь запасы вех для изменений трассы. Запасные трассы. Каждый участок на 3 км для прочистки трассы иметь свои два-три треугольника, закрепить коней и машины. Срубать торос, выделить 10 машин для посыпки трасс песком. Очистить все торосы. Заготовить мосты на льду»³⁵.

Вся трасса была поделена на участки, и основная нагрузка по ее содержанию, ремонту и обслуживанию легла на 64-й дорожно-эксплуатационный полк. В документах он проходит как 64-й ДЭП. Силы 64-го ДЭПа Нефёдов распределил следующим образом: 1-я и 3-я роты располагались в Коккореве и обслуживали трассу в районах Ириновского и Вагановского спусков и до 10-го километра ледового участка. 2-я путевая рота располагалась на островах Зеленцы и обслуживала трассу с 10-го по 20-й километр. 4-я рота была размещена в Кобоне и следила за трассой от 20-го километра до восточного берега озера. Каждой роте был придан взвод регулировщиков. Свой штаб Нефёдов разместил в Кобоне, но не чевал там редко. Целыми днями колесил по маршруту ледовой дороги, указывая на недостаток, ставя задачи по расчистке трассы. Записные книжки превращались в перечень задач. Больше нет размышлений о самой войне – отрывистые, рубленые предложения, много сокращений и пропущенных знаков препинания: «Давать подробный учет по лицевому счету поголовный осмотр саней машины. Люди должны быть на разгрузке, выгрузке. Сводка в 24.00. Бытовой порядок: красноармейцы довольствуются своим пайком, им разрешено по 50 гр. концентратов, 50 гр. водки, кто работает на льду и кому вытаскивать машины. Ввести премию, представлять на звание. С гражданскими лицами без разрешения ни-

³⁴ Непокоренный Ленинград. Л., 1970. С. 201.

³⁵ ЦВМА РФ. Ф. 505. Оп. 8. Д. 46. Кор. 391.

кого не выпускать. Прокуратура там. Сводки в 12 часов. Состояние дороги 24.00, сколько машин, коней, рабочих, сколько привезли, температура, состояние льда, налеты противника, результаты. Задание ПВО мы даем. График движения. Диспетчера. Посмотреть какие нужны теплые вещи. Машина должна работать круглосуточно»³⁶.

К 27 ноября количество регулировочных постов по маршрутам трассы было увеличено с 20 до 45. В задачи регулировщиков входил контроль за дистанцией между автомобилями, так как на гладком льду резкое торможение было фактически невозможным. Днем регулировщики обвеховывали трассу, ночью включали фонари. В случае обнаружения опасных мест они также должны были отводить трассу в сторону.

В связи с увеличивающимся количеством трещин возникла необходимость в специальных аварийных командах. Они также формировались из числа путевых рот 64-го ДЭПа. Их обязанностью было наведение мостов через трещины. «23.12.41 г. Начали делать настоящий большой мост. Появился г. Начали делать трещины. Сейчас спрямляем дорогу, удивительно безынициативный народ, только когда стоишь над душой, добиваешься результатов. Поступление грузов увеличивается. Нужно делать несколько дорог, и делать очень срочно, иначе мы завалим важнейшее дело снабжения Ленинграда и его защитников»³⁷.

Недовольство Нефёдова вполне объяснимо, но преувеличивать возможности 64-го ДЭПа тоже не следует. Для примера: в первый период работы ледовой трассы козелками и вехами было обставлено 120 километров дороги. Для обслуживания подобных трасс одного полка, конечно же, было недостаточно. А если вспомнить, что полк состоял из четырех путевых рот (чуть больше батальона по штату мирного времени), то становится понятным, что силы и средства путейцев были весьма ограничены.

Немцы бомбили ледовую трассу регулярно, причем бомбили с умом, ровно поперек трассы длинной широкой линией, используя тяжелые бомбы, таким образом, чтобы максимально затруднить прокладку дороги в объезд разбомбленного участка. От таких бомбежек лед давал радиальные трещины, и зачастую приходилось прокладывать новую трассу.

В конце декабря в дневнике Нефёдова появилась долгожданная запись: «Вчера в Л-де увеличили норму. Это подняло огромный энтузиазм у населения. Грузоподъемность льда не более 6-7 тонн. Грузопотоки шли хорошо. Перевезли 1033 тонны, дадим ли завтра столько же, все зависит от транспорта, дорога пока не лимитирует нас. Все внимание уделить

дороге, надо, чтобы дорога нас не лимитировала»³⁸. «Лимитирование дороги» – это ее состояние, ее проходимость, трещины, торосы, это ее пропускная способность. И Нефёдов сделал все, что в его силах, чтобы поддержать дорогу в наилучшем состоянии, насколько это возможно в тех условиях.

Действительно, от погодных условий зависело очень многое. Во время буранов и метелей грузопоток резко сокращался. Приходилось ждать, пока погода наладится, потом тратить драгоценное время на расчистку трассы (где грейдерами, а где и вручную). Дорогу загромождали провалившиеся, но не ушедшие полностью под лед машины. Требовались дополнительные силы и средства, чтобы вытащить засевшие в полыньях автомобили, пока они полностью не скрылись подо льдом.

«На льду озера, – вспоминал один из командиров 88-го ОМСБ А. Г. Торгашев, – были созданы небольшие станции (офицер и 2–3 солдата), которые тщательно следили за изменением ледовой обстановки, толщиной и прочностью льда, появлением трещин и т. п. Сведения, добываемые этими станциями, были очень нужны подразделениям, эксплуатировавшим трассу. Оперативно переданные станциями сигналы об обнаруженных воронках, трещинах, полыньях и других дефектах льда спасли от аварий немало автомашин, спешивших с грузом к Ленинграду. Эти сигналы позволяли своевременно переключать движение на новые участки трассы, быстро доставлять к поврежденным пунктам ремонтные материалы, мостовые конструкции и ограждения»³⁹.

Все свое время Нефёдов отдавал службе. В быту он был неприхотлив, обходился самым малым. Капитан I ранга С. Я. Прикот, начальник штаба ВАД-101 и по совместительству комендант Осиновецкого порта, вспоминал о Нефёдове: «Управление дороги ВАД-101 было в Коккорево, в избушке. Нефёдов там практически не был. Приезжал раз в неделю – поест горячего. Ему там старуха готовила щи, и мысли у нее (в ее доме), во время тумана. Все личные вещи Нефёдова были в машине у Фокина (2 кителя – рабочий и более или менее терпимый). Кабинет находился в землянке в три наката. Наверху стояла армейская палатка под сосной, в которой он спал. Моя стояла чуть подальше.

Был скромн в быту: питался солдатской пищей. Фокин приносил в котелке, и мы втроем ели: Фокин, Нефёдов и я. С котелка, с кружки, с консервной банки.

³⁶ Там же.

³⁷ Там же.

³⁸ Там же.

³⁹ На Дороге жизни / Сост. П.Л. Богданов. Л., 1975. С. 309.

Скромность до наивности, никогда не повышал голос. Трудолюбие, всегда был в действии. Неприхотлив.

Внешность Нефёдова – немножко выше среднего роста, плотный, лысоват, чисто выбрит (независимо от бомбежек), одет всегда аккуратно по форме. В походе, на льду в валенках, полушубке.

У Нефёдова было ещё одно пристрастие: по гидрометеорологии. Вел дневники, собирал атласы.

Любил слушать песни на патефоне, арии из опер Римского-Корсакова. Когда слушал музыку, кричал: «Прикот, иди сюда, послушай музыку». Сидел в байковой рубашке, печка-чугунка горит, и пишет свои дневники. Отдыхал в ненастную погоду»⁴⁰.

С 1 января возобновились проблемы с горючим. «Началась новая лихорадка, вследствие глупой политики и боязни поставить вопрос на попу и прямо. Начали вертеться, Шилов почти ничего не сказал о горючем, и весь парк замер – дорога замерзла, машины становятся. Мороз крепкий, доходит до 37 градусов. План не выполняется, дорога идеальная, а машин нет. Положение с горючим снова стало очень острым. Парк стоит. Шилов горючего не добыл. Пришлось снова вмешаться. Звоню Логунову, ни приветов ни ответов. Снова звоню Соловьеву, он приказал Логунову выдать»⁴¹.

Николай Васильевич Соловьев – председатель Леноблисполкома – по прямому поручению А. А. Жданова отвечал за Дорогу жизни. В своих дневниках Нефёдов отмечал его как грамотного руководителя. Когда все средства исчерпаны – иди к Соловьеву, он решит вопрос своей властью. При этом следует отметить и возможности самого Нефёдова: у него была прямая телефонная связь с высшими должностными лицами Ленинграда. (В 1949 году Соловьева арестуют в рамках «Ленинградского дела». 27 октября 1950 года Военная коллегия Верховного суда СССР за участие в «контрреволюционной антипартийной группе врагов народа» приговорила его к смертной казни. В тот же день он был расстрелян.)

Несмотря на увеличение нормы выдачи хлеба, положение в Ленинграде к концу декабря стало особенно тяжелым. На 1 января 1942 года продовольственные запасы Ленинграда для снабжения населения составляли: муки – 980 т, крупы и макарон – 334 т, мяса и мясопродуктов – 624 т, масла животного – 16 т, масла растительного – 187 т, прочих

жиров – 102 т, сахара – 337 т⁴². Этого запаса городу хватало бы на двое-трое суток. Только в декабре 1941 года, по официальным данным, в Ленинграде умерло 53 000 человек. Это больше, чем за весь предыдущий год. Спасение было только в увеличении грузопроходимости Дороги жизни, а значит, в качестве самой ледовой трассы, во взаимодействии 17-й автомобильной бригады и 64-го ДЭПа, в слаженной работе тысяч людей и единиц транспорта.

Бензина по-прежнему не хватало. Это была основная причина, наряду с погодными факторами, тормозившая грузоперевозки. В донесении начальника политотдела бригады от 5 января 1942 года говорилось: «Частое отсутствие бензина не дает возможности батальонам высылать на трассу все ходовые машины. В результате вполне исправные машины вынуждены целыми днями простаивать в парках. Так, например, в 390-м ОАТБ 29 декабря 1941 г. и 1 января, 3 января 1942 г. из-за отсутствия бензина машины не выходили на трассу до 16 час. В 385-м ОАТБ 1 января 50 автомашин в течение дня простояли на трассе без бензина. По тем же причинам в 388-м ОАТБ 2 января 37 машин до 16 час. не вышли из парка на трассу, а 22 машины – до 18 час. Имеют место случаи простоя машин, перевозящих бензин из Тихвина в Кобону для заправки машин бригады. Так, 2 автоколонны 3-го батальона простояли в Тихвине в течение 28, 29 и 30 декабря в ожидании бензина»⁴³.

Управление трассой в таких условиях требовало железной воли и дисциплины. К тому же в первых числах января 1942 года резко испортилась погода. Каждый день метель, поземка, дорогу заносит. 4 января командование 17-й автомобильной бригады ввиду ухудшения погодных условий попросило прекратить движение по трассе. Нефёдов запретил. На лед вышли все, включая руководящий состав: проталкивали машины всеми силами и средствами, по трассе выставили прожектора, служащие маяком для шоферов.

«Приехал генерал Шилов, – пишет в дневнике Михаил Александрович, – и теперь практически узнает, что значит пурга на озере и что здесь не только в желании или нежелании чистить дорогу, а дело и в кое-каких других вещах. На грунте тоже большие заносы. Шилов просидел между Ленинградом и Кокково в сугробах часа два»⁴⁴.

Несмотря на сильные морозы в начале января 1942 года, на Ладоге продолжал трещать лед. Обра-

⁴⁰ Начальник ледовой «Дороги жизни» 1941–1943 гг. Михаил Александрович Нефёдов // Подвиг Ленинграда бессмертен. СПб., 2004. URL: <http://www.lig-hist.narod.ru/prhedofpricot.htm>; обращение 3.02.2020.

⁴¹ ЦВМА РФ. Ф. 505. Оп. 8. Д. 46. Кор. 391.

⁴² 900 героических дней. Сборник документов и материалов о героической борьбе трудящихся Ленинграда в 1941–1944 гг. Л., 1966. С. 298.

⁴³ ЦА МО РФ. ВАД-102 ЛФ. Оп. 7769. Д. 9. Л. 18.

⁴⁴ ЦВМА РФ. Ф. 505. Оп. 8. Д. 46. Кор. 391.

зовались глубокие продольные и поперечные впадины, торосы. Нефёдов постоянно возвращался к причинам образования трещин, пытался систематизировать информацию, сделать некий аналитический срез и выявить закономерности. «Все же я думаю, что причины здесь разные в появлении трещин. Прежде всего, ветры и резкость уровня воды, потом уже резкость температур между верхним и нижним слоем льда, наконец, динамическая сила удара способствует расширению трещины и проламыванию льда. Сейчас лед очень толстый, толщина достигает 75 см, а лед ломается и трещит, и выходит как у Толстого, в одной из пьес герой говорит: “Черт его знает, формула верна, а газ взрывается”, так и мы должны были сказать: “Лед толстый, а ломается и проваливается”, тоже формула верна, а лед ломается»⁴⁵.

«Постановлением Военного совета от 4 января 1942 г. было предусмотрено с 5 января выпускать на линию как минимум 1500 автомашин (в условном полуторатонном исчислении), с 15 января – 1700 и с 1 февраля – 2000 автомашин»⁴⁶. Речь идет, конечно же, обо всех этапах перевозки, включая ВАД-102. Городу нужен был хлеб, а значит, необходимо было сделать все возможное и невозможное. 9 января 1942 года была запущена Лавровская ветка трассы (от островов Зеленцы до станции Лаврово), что позволило увеличить количество перевозимых грузов. Но трещины не давали выполнить план.

«У Букаева опять лопнула дорога, образовалась трещина, и пар валит. Мы имеем уж таких 8 точек, поистине нам приходится выполнять ...ую работу. Вчера я от Шилова потребовал предоставить мне следующее количество тракторов по дороге Коккореве – Кабона для 64-го ДЭП. 0–10 км – 4 тр. нати ЧТЗ – 4 тр. 10–20 км – 8 тр. нати и 4 тр. ЧТЗ, 20–30 км – 6 тр. нати и 4 тракт. ЧТЗ, ветка Лаврово (о. Зеленец – Лаврово) – 6 тракт. нати и 4 ЧТЗ. Кроме того, для 22 ДЭП на Лавровском участке надо 12 тр. нати и 6 ЧТЗ»⁴⁷. Совершенно очевидно, что без наличия тракторов и грейдеров ледовая дорога встала бы через несколько дней, поэтому недооценивать их роль в работе трассы не следует.

Погода и непредсказуемость льда – вот главные враги начальника ледовой трассы. Сохранился в архиве список провалившихся машин за один только день – 8 января 1942 года.

⁴⁵ Там же.

⁴⁶ Ковальчук В. М. Указ. соч. С. 136.

⁴⁷ ЦВМА РФ. Ф. 505. Оп. 8. Д. 46. Кор. 391. НАТИ (Научный автотракторный институт) – это СХТЗ-НАТИ (СТЗ-3), марка гусеничного трактора, выпускавшегося с 1937 по 1952 год на тракторостроительных заводах СССР; ЧТЗ – трактор Челябинского тракторного завода, скорее всего С-65 «Сталинец».

1. На 14 км провалилась ремлетучка, судьба экипажа неизвестна.

2. На 15 км ЗИС-5 № 10-34, 446 АТБ, оба задних колеса провалились. На буксире вела ГАЗ-АА, провалилась передними колесами.

3. На 16 км ЗИС-5 № 68-01, цистерна с горючим, провалилась боком, 446 АТБ, шофер Марков.

4. На 17 км ГАЗ-АА с мукой провалился задними колесами.

5. ЗИС-5 № 22-46 на 17 км со снарядами провалилась одним боком.

6. На 17 км без № цистерна с горючим провалилась задние колеса, 446 АТБ.

7. На 15 км цистерна, шофер Михайлов, машина засела задними колесами.

8. ЗИС-5 цистерна без № 447 автобатальона, шофер Бедерин, провалились задние колеса на 20 км.

9. ЗИС-5 совсем ушла под лед на 20 км.

10. ЗИС-5 № 88-54, 47-й арт. полк, с боеприпасами, шофер Стрелков. Провалилась задними колесами по самый кузов.

11. ЯГ-6 № 47-72, автобат, шофер Дунаев, с боеприпасами, провалилась задними колесами на 21 км.

12. ЗИС-5 без №, 446 автобат, шофер Медев, с бензином, провалилась задними колесами на 21 км.

13. Трактор с грейдером на 24 км.

14. ГАЗ-АА № 23-43, водитель Соколов, 804 АТБ, провалился весь кузов на 23 км.

15. На 25 км ЛГ-5⁴⁸ № 49-55, 390 АТБ.

16. На 25 км 1 машина находится подо льдом.

Начальник штаба – капитан Левашев

8.1.42»⁴⁹.

Лавровская ветка проработала несколько дней, после чего ее пришлось закрыть на ремонт из-за большого количества образовавшихся трещин. Тем не менее в начале января 1942 года наметился «неуклонный рост количества перевозимых грузов. Если 3 января 1942 г. части 17-й ОАТБр перевезли 805 т продовольствия, а 4 января – 864 т, то 6 января было перевезено 1410 т, а 7 января – 1418 т. Многие водители делали по два рейса в сутки»⁵⁰. Это, конечно же, давало дополнительную нагрузку на ледовую трассу, но Ленинград смог хотя бы судорожно вздохнуть, как глотает свежий воздух утопающий, на мгновение вырвавшись на поверхность. После взятия советскими войсками Тихвина расстояние от перевалочной базы Жихарево до Осиновца стало 44 километра, из них

⁴⁸ ЛГ и ЛГ-5, скорее всего, опечатка; имелась в виду полуторка ЯГ и ЯГ-5, выпущенная на Ярославском государственном автозаводе.

⁴⁹ Штаб ЛВФ. Переписка по ледовой дороге ЛВФ 1941–1942 гг. // ЦВМА. Ф. 505. Оп. 8. Д. 47. Кор. 376.

⁵⁰ Ковальчук В. М. Указ. соч. С. 138.

половина по льду озера. Чтобы избежать заторов на дороге, трассу сделали кольцевой. Длина всего кольцевого рейса составляла 87 км. Была также построена вторая кольцевая дорога протяженностью 111 километров. Это упростило логистику перевозимых грузов, позволило увеличить грузопоток, но потребовало дополнительных усилий от ДЭПов, обслуживавших ледовый участок.

Нефёдов продолжал обслуживать свой участок и зачастую не владел всей полнотой оперативной обстановки. 12 января он записал в дневнике: «Шилов постепенно нас обдирает, на наиболее легкий участок он берет лучшие части, так взял 88 ОСБ, 71 ДЭП и понемножку отбирает другие части. И все же народ у нас боевой, и мы из положения выйдем. Люди работают упорно и настойчиво, воюют со стихией и побеждают ее. Сегодня утром облачно, мороз 22 градуса, надо ожидать днем метели. Это уже хуже всего»⁵¹.

Генерал Шилов отбирал части неспроста. И 88-й отдельный мостостроительный батальон, и 71-й дорожно-эксплуатационный полк, как и многие другие части, были брошены как раз на строительство двух кольцевых дорог. Работы велись в нечеловеческих условиях, на морозе, под свирепым зимним ветром. На отдельных участках приходилось валить лес и прокладывать дорогу по целине. Тем не менее 16 января кольцевые трассы заработали на полную мощность. Не останавливаясь на достигнутом, сразу после постройки двух кольцевых трасс Военный совет Ленинградского фронта предложил построить прямую железнодорожную ветку по плечу от станции Войбокало до окончания песчаной косы на восточном берегу Ладоги. Государственный Комитет Обороны дал добро на строительство и обязал Наркомат путей сообщения в месячный срок железную дорогу построить. Ввиду срочности строительство железнодорожной ветки пришлось вести без проектов и смет по облегченным техническим условиям для зимней эксплуатации. Для понимания масштабов следует сказать, что на строительство Москва отпустила 18 млн рублей. Наркомторг СССР должен был выделить продовольственные фонды на 20 тысяч человек. Вновь закипела работа.

А на ледовой трассе свой быт, свои проблемы.

«На дороге масса колдобин и выбоин, или, как их называют шоферы, вы...боны.

Их надо срезать, засыпать снегом, залить водой, и тогда это сровняется, дорога станет гладкой и удобной.

22 ДЭП начал работать лучше, расширяет дорогу и улучшает, надо срочно ставить знаки ограждения.

Можаяев зазнался и хуже стал смотреть за дорогой. Надо не давать ему успокоиться, иначе дело засыпет.

Сегодня прекрасный день, перевезли продовольствия 2539,6 т + транзит 237,8 = 2777,4 тонны, других грузов 538,4 тонны, а всего 3315,8 тонны»⁵², – продолжал вести дневник Нефёдов.

Дни на ледовом участке идут своей чередой, один похож на другой, и при этом каждый новый день сродни лотерее: что-то принесет сегодня немец, погода, лед... Там особая жизнь, свои задачи, свой взгляд и свое видение ситуации. Нефёдов в дневниках то хвалит отдельные ДЭПы, то ругает их же на чем свет стоит. Каждый день приносит сюрпризы: новые трещины, бомбежки, выход из эксплуатации отдельных участков.

«21.1.42 г. Лед рвет. Дорога местами стала опасной для езды, приходится выключать целые куски дороги. И так каждый раз в течение трех дней после бури рвет лед и происходит незаметная, но вредная передвижка льда.

Фашистские мерзавцы с утра пораньше, в 8.00, начали обстрел трассы. Тов. Соловьев приказал проверить состояние охраны склада, где много хищений, и принять меры к устранению их. Идет мало машин, автомобилисты кивают на дорожников, дорожники на автомобилистов. На трассе развился бандитизм: ещё одного регулировщика сбили. Вся Лавровская ветка из-за трещин выведена из эксплуатации. На грузовой трассе провалилось 6 машин, две из них вытащили. Сукины сыны! Из 22 ДЭПа перевернули трактор. Судить мерзавцев! На 9-м км утонул один ЧТЗ. С 15 до 24 шел снег, потом стихло»⁵³.

Несмотря на то что к середине января 1942 года были построены две кольцевые дороги от станции Жихарево до Ленинграда и начато строительство железнодорожной ветки Войбокало – восточный берег Ладоги, по-прежнему сказывалась нехватка транспортных автомашин. Нефёдов отмечал, что машин мало, используются они зачастую нерационально, на износ, без должного ремонта и обслуживания. Также ощущается большой дефицит топлива. Но все равно грузопоток неуклонно рос.

Увеличение грузопотока сказывалось и на жизни города. «С 24 января 1942 г. ленинградцы стали получать по рабочей карточке 400 г хлеба в день, служащие – 300 г, дети и иждивенцы – 250 г. С 20 января была увеличена норма выдачи мяса в войсках. Для частей передовой линии она была доведена до 150 г, а для тыловых частей и учреждений – до 75 г в день. Калорийность суточного рациона полевого пайка

⁵¹ ЦВМА РФ. Ф. 505. Оп. 8. Д. 46. Кор. 391.

⁵² Там же.

⁵³ Там же.

была повышена до 2830 калорий, а тылового пайка – до 1863 калорий»⁵⁴.

В конце января по ледовой дороге впервые прошли своим ходом тяжелые танки КВ. Начинается переброска целых частей вместе с артиллерией в войска Ленинградского фронта. Тогда же в дневнике Нефёдова появилась ещё одна короткая запись, очень точно характеризующая и то время, и написавшего эти строки человека: «Надо срочно спасти детей. Отдал приказание, несмотря на запрещение, на порожняке перебрасывать женщин и ребят. Так и будем делать!»⁵⁵

Так все и бывает в жизни.

Одна строчка.

Один приказ.

Сотни необорвавшихся судеб.

«5 февраля 1942 г. была закончена укладка главного пути на перегоне Войбокало – Лаврово, и вечером этого же дня на ст. Лаврово прибыл первый поезд с продовольствием для Ленинграда весом 1200 тонн»⁵⁶. Для приема грузов по новой железнодорожной ветке были построены три дополнительные станции: Лаврово, Кобона и Коса. От станции Коса до Осиновца была проложена новая ледовая трасса.

Отношения Нефёдова с вышестоящим начальством складывались непросто. С одной стороны, в армии всегда была жесткая вертикаль власти. Там, где заканчивается дисциплина, заканчивается и армия. С другой стороны, особенностью характера Нефёдова было резко нетерпимое отношение к непрофессионализму. Он терпеть не мог профанов и неучей, лентяев и разгильдяев. Когда это было в его власти – наказывал нещадно. Но когда встречал непрофессионализм со стороны высшего руководства, едко и не всегда справедливо расписывал это в своих дневниках. С генерал-майором интендантской службы Шиловым отношения у него складывались напряженно.

Вот несколько примеров.

Запись из дневника от 2 февраля: «В 5.00 звонок от Шилова. Были ли пробки? Да, были. Почему? Потому что шли части и создали эти пробки. Мы их рассосали. 500 тн. корова как языком слизнула, ответил Шилов. Потом добавил, что 22 ДЭП снимается и обслуживание трассы передается 64 ДЭПу. Хорошо, когда снимаешь? Утром. Силами 64 ДЭПа построить и новую дорогу.

Потом позвонил ему о механизмах и назвал его тов. Шилов. Кто вам дал право так называть меня? Я вам приказываю называть меня по званию. Почему вы не называете меня по званию и т. д.?

Хорошо, виноват, отныне этого не будет.

Ну и дурак, умный человек это делает деликатно, а дурак грубо. Шилов неумный и очень недалекий человек. Ну что же, будет называться “генерал-майор инт[ендантской] службы”, но потребуем и к нам обращаться по званию. Устав одинаков для всех»⁵⁷.

И ещё из дневника: «28.01.42 г. звонит Каленицкий, он сообщает, что Шилов прислал Кузьмина проверить, действительно ли это так (не врем ли мы насчет трещин). Даже его ставленник должен был признать нашу правоту и дать заключение, что дорога грузовая опасна. “Генералы” Шилов и Логунов решили вместе с нами сделать совещание в Лаврово в 11 часов. Испугались, между тем трещина – явление для нас гибельное...»⁵⁸ Звание Шилова и Логунова Нефёдов закавычивает, подчеркивая ироничное отношение к ситуации.

Из приказа ВАД Ленфронта № 97 (дата не указана):

«1. С сего числа 64 ОДЭБ и 165 ОСБ во всех отношениях подчиняю себе.

2. Моим заместителям и начальникам отделов ВАД все распоряжения отдавать минуя начальника ледового участка – непосредственно командирам 64 ОДЭБ и 165 ОСБ.

3. Начальник ледового участка капитан 2 ранга т. Нефёдов является моим заместителем по ледовому участку с функциями контроля за исполнением моих приказов.

Нач-к ВАД Ленфронта генерал-майор Шилов»⁵⁹.

Интересен их обмен телеграммами 19 марта 1942 года. Шилов приказал Нефёдову во всех документах именовать себя начальником ледового участка ВАД ЛФ, а не начальником ВАД-101, прекратить издание самостоятельных приказов и сдать гербовую печать и угловой штамп ВАД-101 в секретную часть военной автомобильной дороги Ленинградского фронта. Требование Шилова понятно: ему нужен заместитель, а не самостоятельный начальник, который вроде бы подчиняется ему, а вроде бы и нет. И эта неопределенность генерала Шилова раздражала.

Нефёдов незамедлительно ответил, что распоряжением Военного совета Ленфронта и начальника тыла Ленфронта от 7 декабря 1941 года № 0712 он назначен начальником ледовой дороги ВАД-101 и другого распоряжения Военного совета по этому вопросу не имеет. По всем уставам Нефёдов имел право издавать собственные приказы, тем более что начальник тыла Ленфронта по-прежнему продолжает именовать ледовый участок – ВАД-101. Тем не менее

⁵⁴ Ковальчук В. М. Указ. соч. С. 169.

⁵⁵ ЦВМА РФ. Ф. 505. Оп. 8. Д. 46. Кор. 391.

⁵⁶ Ковальчук В. М. Указ. соч. С. 143.

⁵⁷ ЦВМА РФ. Ф. 505. Оп. 8. Д. 46. Кор. 391.

⁵⁸ Там же.

⁵⁹ ЦВМА РФ. Ф. 505. Оп. 8. Д. 47. Кор. 376. Л. 16.

печатать и угловой штамп он отослал с писарем в секретную часть ВАД ЛФ. И до открытого конфликта не дошло. Все понимали, что делаю одно дело. При этом Нефёдов отвечал только за ледовый участок, а генерал Шилов за всю военно-автомобильную дорогу ВАД-102, являясь при этом заместителем начальника тыла Ленинградского фронта. Дополнительно он исполнял обязанности уполномоченного Военного совета фронта, отвечая за обеспечение подвоза в осажденный Ленинград продовольствия и других материально-технических средств. Ответственность двух руководителей несопоставима.

С увеличением объемов доставки грузов к западному берегу Ладоги возникла новая проблема. Теперь уже Ириновская железнодорожная ветка перестала справляться с количеством грузов, которые перевозились по льду Ладожского озера. Возникла необходимость строительства дороги от станции Ладожское Озеро до осажденного города. Военный совет Ленинградского фронта 7 февраля дал приказ начальнику тыла фронта генералу Ф. Н. Лагунову в кратчайшие сроки построить грунтовку от Ленинграда до Вагановского спуска и передать ее в ведение начальника ВАД генерала А. М. Шилова.

Впервые за несколько месяцев Нефёдов приехал в Ленинград 14 февраля, по служебной надобности. Город произвел на него гнетущее впечатление, которое вдвойне усиливалось грузом ответственности за подвоз продовольствия. Каждая недозавезенная тонна груза – это десятки человеческих жизней. В ту поездку Нефёдов понял это ясно и отчетливо. «15.02.42 г. Город медленно умирает, надо его радикально вытаскивать из этого положения – разгромить врага и разорвать блокаду (нет воды, света, топлива, полно сугробов), много гробов по улицам. Да, тяжелая и грустная картина. Да, надо как можно скорее выбить врага из занятых им укрепленных пунктов»⁶⁰.

После того как новая железнодорожная ветка была построена вплотную к восточному берегу Ладоги, сократилось движение автотранспорта от станций Жихарево и Войбокало. Все движение было практически сосредоточено на ледовом участке, поэтому от состояния ледовой трассы зависело все. Не умаляя значения других участков ВАД, можно сказать, что ледовая дорога воистину стала Дорогой жизни. Соответственно, причалы на маяке Осиновец уже не обладали необходимой грузопропускной способностью. В конце февраля Нефёдов получил приказ построить новую дорогу на мыс Гольцмана.

«Позвонил т. Соловьеву, что дорогу на м. Гольцмана к исходу дня 26.02 сделаем, но сделаем ее в одну полосу.

26.02.42 г. Идет строительство дороги. Уже сделано 4,5 км. Много торосов. Но какие-то безынициативные наши командиры... И все же дорогу сделаем, но очень много торосов, они мешают ходу машин. Надо будет кирковать лед и сбивать торосы»⁶¹.

В целом в феврале 1942 года ледовая трасса функционировала как автомобильная магистраль. Были построены отдельные дороги для гужевого, тракторного, автомобильного транспорта. Даже для пешеходов была проторена отдельная дорога. Скорость движения полуторок составляла 35–40 км/ч, в ясные и бесснежные дни доходила до 60 км/ч. Все это было обеспечено ежедневным и ежечасным титаническим трудом дорожных служб.

Нефёдов и все строительные команды, переданные ему в подчинение, знали трассу полностью и досконально. Выделялись опасные участки. Так, много трещин и торосов образовывалось на знаменитом 9-м километре. 5-й и 11-й километры подвергались наиболее плотному огню вражеской артиллерии. Для борьбы с разрушениями ледовых трасс, нанесенными противником, в период с 5 января по 25 марта дорожниками 64-го ОДЭПа было построено 160 километров объездов и новых дорог и сделано 60 погонных метров новых мостов⁶².

В начале марта Нефёдов снова ругал в дневниках генерала Шилова, за то что тот снимал подразделения и перебрасывал их на другие участки, а чистить ледовую трассу практически некому, но мы помним, что с 1 по 8 марта 1942 года все силы были брошены на строительство и расчистку грунтовой дороги от Ваганова до Ленинграда.

В марте для Нефёдова наступает самый напряженный этап. Наряду с метелями и пургой начинается весенняя передвижка, ломка, таяние льда.

Вместе с возросшей перевозкой грузов увеличился и поток эвакуируемых из Ленинграда жителей. Если в январе 1942 года через Ладогу было перевезено немногим более 11 тыс. человек, то в феврале – уже около 117,5 тыс., а в марте – около 222 тыс. человек⁶³.

В конце марта наступил один из самых трудных и героических этапов работы Дороги жизни – борьба за продление ее работы на максимально возможный срок. С 23 марта 1942 года началось потепление. Нефёдов записал в дневнике: «23.03.42 г. Началось потепление. Грузов мало, очень мало. Противник тоже помалкивает. Надо готовиться к возможным огневым налетам. Температура все повышается и повышается. Думаю, что проехать до 15-го, как многие хотели бы, не удастся. Надо рассчитывать на

⁶¹ Там же.

⁶² ЦА МО РФ. Ф. 217. Оп. 1289. Д. 13. Л. 19.

⁶³ Павлов Д. В. Ленинград в блокаде. Л., 1985. С. 247.

10.04 и не больше. До 1.04 должны быть закончены все приготовления к весне.

24.03.42 г. Температура повышается, продолжается таяние снега. Вот тебе и 40 утренников старого деда. Мостки перевозят, но очень медленно. Хлам почти не собирают, и все потому, что впутываются разные черноруки и лезут в части через голову. 15.10. Прошло 16 аэросаней. Говорят, что 16.03 утонул один КВ.

25.03.42 г. Температура продолжает повышаться. Дороги выходят из строя. Циклон захватил наш район и нарушил планы. Вечером в 18.00 началось торошение на 9-м км. Чертова трещина дает себя знать, и дает знать очень скверно. Все мосты поломало. Построили новые мосты. На дорогах лужи.⁶⁴

Скорость машин была ограничена до 30 км/ч, а в отдельных местах до 15 км/ч. Доклады о состоянии дороги командиры 22-го и 64-го ДЭПов готовили два раза в сутки, был запрещен обгон на трассе, интервал между машинами увеличили до 80 метров. Категорически запрещено было одновременное движение двух и более машин на подъемах и спусках. Для наблюдения за состоянием ледовых путей и оказания помощи транспорту, для буксировки застрявших и эвакуации оказавшихся в аварийном состоянии машин на каждом линейном участке вводилась аварийно-патрульная служба (одна грузовая машина и команда в составе 7–9 бойцов) и выделялся дежурный трактор НАТИ.

Еще 10 марта генерал Шилов издал приказ по ВАД № 057, в котором всю ответственность за обеспечение зимнего и весеннего содержания дорог на ледовом участке и обеспечение по ним нормального бесперебойного движения возложил на Нефёдова, при этом 64-й и 22-й ДЭПы, а также 136-й ОМСБ подчинил ему лично с «безоговорочным выполнением его приказаний в отношении содержания ледовых трасс».

Когда Нефёдов 31 марта прибыл по вызову начальства в Ленинград, он отметил в своих дневниках, что город оживает, освобождается от голодного зимнего морока: «Ленинград понемногу стал преобразжаться, жители очищают его от грязи, снега. Город-великомученик, город-герой отстоял себя. Жителей надо питать и питать, они очень ослабели. Лучшая помощь городу – это активное наступление и скорейший прорыв блокады. Погода хорошая»⁶⁵.

«4 апреля 1942 г. начальник военно-автомобильной дороги издал приказ, в котором говорилось, что задачей всего личного состава дороги является использование льда до последней возможности»⁶⁶. Но

уже после 6 апреля эксплуатировать дорогу становилось все труднее и труднее. Вода разливалась по всем дорогам, прокладка новых трасс уже не могла спасти положения. Разрушающаяся структура льда требовала немедленного снятия с участков тракторов и тяжелых грейдеров: хрупкий покров просто не выдерживал тяжелую гусеничную технику. А это значит, что расчищать торосы приходилось фактически вручную. 9 апреля Нефёдов во время контрольного объезда попробовал уйти с трассы, свернуть на снег, но и там воды оказывается столько же, как и на дороге. Перед Хозяином дороги, как его за глаза называли подчиненные, замаячила перспектива массового провала машин под лед. Шилов требовал продолжить расчистку дорог, но Нефёдов, вопреки его приказу, снял тяжелую технику с озера. Для расчистки луж трактора бесполезны. «10.04.42 г. Воды много, но лед прочный, движется теплая погода. Генерал боится воды и очень нервничает, ему хочется получить нашу санкцию на снятие машин. Не даем, ругается. Машины идут по нашим каналам Венеции, как буксиры. Отдал приказ буксируемые машины на лед не пускать»⁶⁷.

Через два дня, 11 апреля, состояние ледовых трасс стало ещё хуже. Заместитель Нефёдова А. И. Кальницкий этим же вечером докладывал начальнику ВАД-102 А. М. Шилову: «Слои воды на льду от 5 до 12 см, на подходах к трещине — до 25 см. На Лавровской ветке воды значительно больше — до 30 см... От действия поверхностной воды лед на 8–12 см имеет игольчатую структуру, общее уменьшение толщины льда до 15 см... Во второй половине дня имелось 4 провала автомашин... Жертв и потерь не было. Все автомашины подняты и отправлены по назначению»⁶⁸. Учитывая состояние льда, руководство тыла Ленинградского фронта принимает решение прекратить перевозку грузов и эвакуацию населения с 24 часов 12 апреля 1942 года, а до 14 апреля снять со льда все имущество. А дальше история приобретает практически детективный оборот.

За день до этого приказа Нефёдов присутствовал при разговоре, в котором решалась судьба ледовой трассы. В нем участвовали генералы Шилов, Лагунов, полковник Монахов.

«На Борисовой Гриве встреча двух генералов. О чем говорили, неизвестно. Только приказали мне, так как я их не видел, явиться вслед за ними в Кабона. Лед хороший, только есть талая, поверхностная вода. Как только въехал на грунт, так и увяз. От Кабона до Низова, где помещается генерал Шилов, можно ходить только пешком, и то в резиновых сапогах.

⁶⁴ ЦВМА РФ. Ф. 505. Оп. 8. Д. 46. Кор. 391.

⁶⁵ Там же.

⁶⁶ Ковальчук В. М. Указ. соч. С. 182.

⁶⁷ ЦВМА РФ. Ф. 505. Оп. 8. Д. 46. Кор. 391.

⁶⁸ ЦВМА. Ф. 13. Д. 6309. Л. 41. Цит. по: Ковальчук В. М. Указ. соч. С. 182.

На квартире у Шилова – Лагунов и Монахов. Они уже предрешили закрытие дороги. Я доложил им ледовую обстановку и предложил ездить до конца, до 15-го же мы безусловно проедем полногрузно, а затем будем постепенно снимать машины и уменьшать нагрузку на них. Лагунов считает, что надо машины снимать все сразу, так как лед будет ломаться не постепенно, а сразу. Надо кончать. Если вы считаете, что мы уже обросли жирком и лишняя тысяча нам не играет роли. Да, но осенью мы каждым десяти тоннам были рады. Мне кажется, что надо рисковать и здесь. Лишняя тысяча тонн не мешает. Нет, это уже роли никакой не играет. Иоселев (главный ветродуй), видя, откуда дует ветер, сейчас же переориентировался и начал “подводить погоду” на необходимость закрытия дороги. Вечером началась писанина приказа»⁶⁹.

Скорее всего, перед закрытием ледовой трассы Лагунову и Шилову было желательнее заручиться согласием Нефёдова. Но Михаил Александрович такого согласия не дал. Мотивы Лагунова понятны: его первостепенная задача – сохранить в целости и сохранности транспорт. Если машины массово пойдут ко дну – спросят с него, с начальника тыла фронта. Нефёдов же понимает, что каждая тысяча тонн груза – это десятки тысяч спасенных жизней. Лишний день работы ледовой трассы – это живые судьбы, это ленинградцы, это женщины, дети и старики, солдаты и матросы. Тем не менее все остаются при своем мнении. Лагунов готовит приказ. А дальше происходит следующее.

Утром 12 апреля на трассу приезжает член Военного совета фронта Соловьев, устроив Шилову и Лагунову настоящий разнос. Даже формулировка слово в слово: неужели вы так обросли жирком, что лишняя тысяча тонн для вас не играет никакой роли? Может быть, вам не дороги интересы Ленинграда? «Дорога работает, – сообщал Соловьев А. А. Жданову 12 апреля, – и будет работать, по-моему, до 20 апреля. Прекращение работы дороги может быть решено по обстановке, когда проезд с грузом невозможен. Вчера вечером и сегодня утром лично проезжал по Ладожскому озеру, никаких опасностей в работе дороги по льду не нахожу. Вчера ехал 2 часа, сегодня – 1,5 часа»⁷⁰.

Безусловно, Соловьев приехал не просто так. Учитывая, что в предыдущих дневниковых записях Нефёдов периодически упоминал о имеющейся у него возможности в отдельных случаях звонить Соловьеву напрямую, минуя тыл фронта, всех генералов и начальников, можно сделать вывод, что и 11 апреля он позвонил Соловьеву и доложил о гото-

вящемся приказе. Результаты не поставили себя ждать. В докладе Жданову Соловьев четко говорит о 20 апреля. Эта дата тоже не могла возникнуть из головы, предварительно он обязан был посоветоваться с Нефёдовым, как с самым компетентным в этом вопросе человеком.

«12.04.42 г. Вам не дороги интересы Ленинграда! (С-в) Кто будет отвечать за потопленные машины? (Ш-в) Я буду отвечать, говорит Соловьев, я дам вам расписку, и тут же берет бумагу и пишет распоряжение, что делать. Я хочу сделать одно добавление, говорит Лагунов, что мероприятие с военной точки зрения неграмотно. Идите вы знаете куда с таким заявлением... Я неграмотный, но интересов Ленинграда не продаю. По-вашему, так полковник Н-дов неграмотен? Неграмотен я, неграмотен, так что же, одни генералы грамотны. Делайте так-то, а не закрывайте дорогу. До этого как раз Лагунов бросил замечание, что Лапшин и Н-в безответственны, они за транспорт не отвечают. Ни полковник Лапшин, ни я на дороге не являемся посторонними зрителями (Н-в). Мы этот вопрос затрагивать здесь не будем. Поедемте на дорогу, т. Нефёдов, везите нас. Повел их по дороге на Лаврово. Машина С-ва идет хорошо, а те устали, несколько раз вылазили и все думали, когда эта чертова дорога кончится, и когда эти беспокойные люди перестанут нам портить настроение. Мы портим настроение, зато возим Ленинграду.

Итог: 1. Отменено приказание не возить ночью. 2. Продолжать возить, пока не кончится лед. 3. Заставить Прозорова не снимать пулеметов»⁷¹.

И Дорога жизни продолжила свою работу. Тысячи тонн продуктов были доставлены в Ленинград за оставшуюся неделю.

О последней неделе работы ледовой трассы лучше всего расскажут записные книжки Нефёдова и выписки из приказов. Продолжались обстрелы немецкой артиллерии, налеты «мессершмитов», которые Нефёдов иначе как «стервятники» не называл. Портилась дорога, все чаще машины проваливались под лед. Но трасса жила и по ней шли в Ленинград драгоценные грузы.

«14.04.42 г. Придется Иоселеву брить бороду – будем ездить дольше, чем он предсказывал. В 8.50 два М-109 обстреливали 9-й км дороги. Дорога на кося очень скверная, много колдобин. Тов. Соловьев говорит, здорово ты их подковырнул. Я не собирался их отковыривать, они сами себя скovyрнули. Вчера, когда я сказал Лагунову, что мне нужен мостовой батальон для постройки моста с берега на лед, он ответил, бросьте мне сказки рассказывать, ваши арабские сказки, довольно мне их. Вы хотите ездить до 1 июня. До первого не до первого, а как лед позво-

⁶⁹ ЦВМА РФ. Ф. 505. Оп. 8. Д. 46. Кор. 391.

⁷⁰ Ковальчук В. М. Указ. соч. С. 183.

⁷¹ ЦВМА РФ. Ф. 505. Оп. 8. Д. 46. Кор. 391.

лит. Ночью был мороз, это нам на руку – Дед Мороз за нас, большевиков.

15.04.42 г. Солнце, ветер и мороз работают на нас. Дорога живет и крепко держится. Если мы продержимся на льду ещё дней пять – семь, это лишние 14 тыс. тонн. Нужна только изобретательность и желание. Фриц и стреляет и бомбит (обстреливает из пулеметов). Шилов решил отыгаться на Кальницком, он назвал его брехуном и пригрозил, что я до вас доберусь, несмотря ни на что. Вы там сидите, герои, больше всех знаете, грамотней всех и т.д., а в общем, работайте.

16.04.42 г. Пока что везет. Село несколько машин задними колесами, их уже вытащили. Перевезли сегодня 3600 тн.

18.04.42 г. Наступает горячее время. Структура льда резко меняется. Под действием температуры лед из кристаллического превращается в игольчатый. Машины проваливаются очень часто. Сегодня провалились три бензовоза и 7 машин. Цистерны с эксплуатации надо снимать. Приехал т. Шилов. Несмотря на решение ВС, он испросил согласие т. Соловьева пустить бензоцистерны 19.04 до 18 час. Я настаивал на снятии цистерн. Все же решил пустить. Посмотрим, как дело сложится, ну, тепло подводит»⁷².

И наконец в записных книжках Нефёдова 20 апреля появилась следующая запись: «20.04.42 г. Всю ночь и весь день пропускаем транспорт, он садится, мы его вытаскиваем, уже вытащили около 90 машин. Хватит. Надо принимать более радикальное решение. Предупредил Шилова, что сегодня, возможно, закроем движение. Доложил об этом т. Соловьеву: условились движение грузов закрыть»⁷³. В этот же день, 20 апреля, приказом по войскам Ленинградского фронта движение автотранспорта через Ладожское озеро было закрыто с 12 часов 21 апреля. После этого срока как исключение разрешалось следование одиночных легковых машин и людей по разовым пропускам. Для транспорта, двигавшегося на западный берег, пропуска выдавались с разрешения начальника ВАД А. М. Шилова, а для транспорта, направлявшегося на восточный берег, – с разрешения начальника ледового участка М. А. Нефёдова. Закрытие ледового участка было оформлено соответствующим актом...

«И все-таки ледовая дорога продолжала работать. 22 и 23 апреля по ней из Ленинграда на восточный берег было переброшено 10 850 бойцов с оружием – пополнение для 54-й армии. 23 и 24 апреля на западный берег было доставлено около 60 тонн лука. С восточного берега до кромки льда у западного берега его доставляли на санях, запря-

женных лошадьми, а отсюда по рыхлым ледяным полям, преодолевая большие трещины и разводья, лук был перенесен людьми на руках»⁷⁴.

К 12 часам 25 апреля с ледовой трассы были сняты регулировщики, связисты, перевезено на берег все дорожное имущество 22-го и 64-го ДЭПов. Застрявший автотранспорт был разобран и переправлен на берег по частям.

«За три недели апреля на западный берег Ладожского озера было доставлено более 87 250 тонн различных грузов и вывезено на восточный берег около 163 400 человек. Кроме того, за 14 дней апреля из Ленинграда было отправлено 520 железнодорожных вагонов различных грузов»⁷⁵.

После того как перевозки по льду Ладожского озера были остановлены, Нефёдов на несколько дней уехал в Ленинград, где в начале мая получил назначение в Новую Ладогу, заместителем командующего Ладожской военной флотилией по перевозкам. Чуть позже ему в нагрузку дали должность командира Осиновецкой военно-морской базы и Осиновецкого порта. Погоны флотского офицера тянули Нефёдова обратно к воде.

Работа его в должности начальника ледового участка была отмечена ещё 2 марта 1942 года. Приказом № 0508/н по войскам Ленинградского фронта М. А. Нефёдов был награжден орденом Красной Звезды. А вот по результатам работы ледовой трассы осенью 1941 – весной 1942 года наград не последовало. 9 мая 1942 года в газете «Правда» на первой полосе вышла большая статья «Воля к борьбе и победе». В ней было отмечено мужество всех, кто обеспечивал бесперебойную работу ледовой трассы: шоферов, регулировщиков, ремонтников. Нефёдов в своих дневниках упомянул эту статью в положительном ключе: история делает ставку именно на лед, а не на весь участок военно-автомобильной дороги. После статьи опубликован длинный список награжденных: 12 человек награждены орденом Красного Знамени, 114 человек – орденом Красной Звезды, 62 солдата и офицера получили медаль «За отвагу», 150 человек – медаль «За боевые заслуги». Заслуги генералов А. М. Шилова, Ф. Н. Лагунова и бригадного комиссара И. В. Шикина были отмечены орденами Ленина. Фамилии Нефёдова в списке не было.

Безусловно, Михаила Александровича задела подобная несправедливость. Служил и воевал он не за награды, но чувство справедливости у него было обостренное, реагировал всегда мгновенно и жестко.

⁷² Там же.

⁷³ Там же.

⁷⁴ Ковальчук В. М. Указ. соч. 184.

⁷⁵ Там же. С. 185.

«Исторический спор решился в нашу пользу, в пользу ледовиков. Мы настаивали на том, что центральным звеном ВАДа 102 является лед, Шилов-Шикин и Лагунов говорили вообще о трассах. “Правда” сказала свое веское слово, и сказала в нашу пользу. А практически Лагунов с Шиловым обвели главных ледовиков, они затаили злобу, что мы их заставили возить лишних 12 дней, а когда время подошло к “расчету стройся”, из списков вычеркнули, как передают, что лимиты-де, мол, не позволили. На деле же получилось другое и мотивы другие»⁷⁶.

Итогом работы военно-автомобильной дороги Ленинградского фронта стало спасение Ленинграда. Ни много ни мало. Всего было доставлено 361 тыс. т различных грузов, из которых 262,5 тыс. т – продовольствие.

«На первом месте среди продовольственных грузов были мука и зерно — около 142 тыс. т. Различных круп и концентратов было завезено более 36 тыс. т. Лишь после того как были созданы некоторые запасы муки и круп, развернулись в больших масштабах перевозки других продуктов. Мясопродуктов было завезено около 35 тыс. т, жиров — более 14 тыс. т, овощей — около 5 тыс. т, клюквы — 833 т, варенья-повидла — 752 т, орехов — 126 т, сухофруктов — 1470 т. По мере того как совершенствовалась деятельность дороги, ассортимент продовольственных грузов неуклонно расширялся. В него были включены шоколад, сыр, кондитерские изделия, кофе, какао, творог, сметана, яичный порошок и др.»⁷⁷.

Помимо продовольствия, в Ленинград было доставлено 32 тыс. т боеприпасов, 35 тыс. т горючесмазочных материалов. С февраля 1942 года по специальной трассе в Ленинград стал доставляться уголь, которого до конца существования ледовой дороги было завезено более 22 800 т.

«Перевозки войск из Ленинграда составили 20 % от всех перевозок. Только в декабре 1941 г. – январе 1942 г. в период подготовки многофронтовой стратегической операции с целью разгрома главных сил группы армий “Север” и освобождения Ленинграда от блокады, для усиления 54-й армии, действовавшей за пределами блокадного кольца, по ледовой дороге на автомашинах были переброшены 80, 115, 11, 177, 198 и 265-я стрелковые дивизии с вооружением и боевой техникой. В начале февраля 1942 г. была перевезена также 124 танковая бригада вместе с тяжелыми танками КВ»⁷⁸.

И, наконец, 550 тыс. человек мирного населения было эвакуировано из Ленинграда по льду Ладожского озера. 550 тыс. спасенных жизней.

«История Ладожской дороги – это поэма о мужестве, настойчивости и стойкости советских людей. Дорога жила полнокровной фронтовой жизнью. Это и был фронт», – написано в газете «Правда» 9 мая 1942 года.

А Нефёдову на новой должности хватало забот: контроль строительства пирсов, приемка новых барж, выработка новой системы учета плавсредств и многое, многое другое, от чего зависит жизнедеятельность военно-морской базы.

Из Кобоны в Осиновец 21 мая прибыл буксирный пароход «Гидротехник». Тут же выяснилось, что в Осиновце нет мазута, чтобы заправить судно на обратный путь. Ночь искали мазут, получили нахлобучку от самого А. А. Жданова.

Характер работы по управлению военно-морской базой кардинально отличался от управления ледовой дорогой. Тем не менее Нефёдов – опытный моряк и грамотный работник тыла. Со скрипом, но база в Осиновце начала выравнивать свою работу, хотя недостатки всплывали повсеместно тут и там.

С 23 мая корабли начали регулярно приходить под погрузку. Основной груз – люди, ленинградцы. В мае 1942-го продолжилась эвакуация мирного населения из осажденного города. Все это происходило под бомбами немецких люфтваффе. И, конечно, не следует забывать про голод, который никуда не отступил. «...Налетело 84 самолёта и начали бомбить базу и пирсы. Налет был сделан звездный, так что приходилось только успевать поворачиваться. Пострадали склады, железн[ая] дорога (пожжены вагоны), разрушена голова пирса № 2 и произведено прямое попадание в кл. [канонерская лодка] «Бира». Много убитых и раненых. Моряки держались стойко и героически. Они упорно работали и, несмотря на продолжающиеся налеты, приводили себя в порядок.<...> Масло, яблоки, мозги, кровь, мясо, уголь – все смешалось в кровавое месиво. И все же нашлись люди, которые всю эту мешанину собирали в котелок с желанием сожрать. <...> Убитых моряков похоронили и стали продолжать заниматься погрузкой людей»⁷⁹.

Не все ладилось с погрузкой. Как всегда во время большого дела, за составные части которого отвечают разные руководители, начались простои, проволочки, тут и там стали возникать непредвиденные обстоятельства, накладки.

«К началу навигации 1942 года причальные линии Осиновецкого порта составляли уже несколько километров; порт занял огромную территорию по берегам бухт Морье, Гольцмана и Новой. Он мог принимать ежесуточно до 2 тыс. т грузов. В центре Осиновецкого порта находилась железнодорожная станция Ладожское Озеро Ириновской ветки. Здесь

⁷⁶ ЦВМА РФ. Ф. 505. Оп. 8. Д. 46. Кор. 391.

⁷⁷ Ковальчук В. М. Указ. соч. 198.

⁷⁸ Худякова Н. За жизнь ленинградцев. Л., 1958. С. 68.

⁷⁹ ЦВМА РФ. Ф. 505. Оп. 8. Д. 46. Кор. 391.



*Во время объезда ледового участка ВАД-102 –
Дороги жизни. Зима 1942 года*



М. А. Нефёдов



*Очистка ледовой трассы «Дорога жизни»
грейдером*



Во время погрузки в Осиновецком порту. 1942 год



*Руководство тыла Ленинградского фронта в Осиновецком порту.
Слева направо: неизвестный, М. А. Нефёдов, генерал-майор А. М. Шилов, генерал-лейтенант Ф. Н. Лагунов,
неизвестный. 1942 год*



*Подъем провалившегося под лед танка КВ.
Предположительно 1942 год*



Работа зенитной пулеметной установки М4 на Дороге жизни



Прокладка деревянных настилов через полынью на льду Ладожского озера



Дорога жизни



Работа ледовой трассы «Дорога жизни» в апреле 1942 года

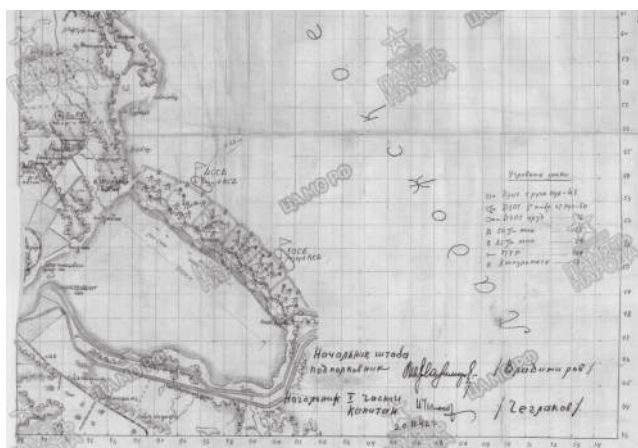


Схема обороны ледовой трассы на Ладожском озере

формировались составы, отсюда они отправлялись в Ленинград. От работы этой однопутной ветки в значительной мере зависела судьба блокированного города и войск Ленинградского фронта. Поэтому по приказу Военного совета фронта на Ириновской ветке стали срочно прокладывать новые пути, расширять станционное хозяйство, и в 1942 году эта дорога была превращена в развитую магистраль, а станция Ладожское Озеро стала большим железнодорожным узлом. Теперь пути заходили на причалы осиновецких пирсов в бухте Морье, к пирсу паромной железнодорожной переправы. Был сооружен и глиповый железнодорожный подводный путь для спуска в озеро боевых катеров, а позднее – порожних железнодорожных цистерн, буксируемых по воде на восточный берег озера»⁸⁰.

Осиновецкий порт был огромным организмом, тысячи людей работали на погрузке, разгрузке, в охране, навигации, тыловом снабжении базы. И всё для того, чтобы Ленинград продолжал жить и сражаться.

Сам Нефёдов никогда не оставался на одном месте. Несмотря на то что штаб его располагался в бухте Морье, появлялся он там редко. Колесил на катере от Кобоны до Осиновца, к станции Ладожское Озеро, а оттуда снова на восточный берег Ладоги. Должность обязывала: он отвечал за перевозки всей Ладожской военной флотилии.

В конце июня состоялось совещание Военного совета фронта, на которое вызвали Нефёдова вместе с генералами Лагуновым и Шиловым. По его результатам было принято следующее решение: Лагунов и Шилов занимаются погрузками, Нефёдов – исключительно перевозкой. Его задача – чтобы транспорт дошел в целости и сохранности точно в срок. Задача эта была непростая, учитывая уровень подготовленности и техническое состояние кораблей. Когда же Нефёдов прямо поставил вопрос о качестве плавсредств, внятного ответа никто дать не смог. Поддержал Нефёдова начальник тыла Балтфлота генерал-лейтенант береговой службы М. И. Москаленко: «Ленфронт грузит и разгружает, мы возим и поставляем тоннаж». После этого вечером А. А. Жданов по очереди заслушал всех начальников. На повестке стоял только один вопрос: как лучше наладить погрузку и выгрузку на западном берегу. Заседание длилось до 3 часов ночи 26 июня. Резолюция совещания была следующей: начать реорганизацию портов. При этом Жданов лично предложил кандидатуру Нефёдова в качестве начальника Осиновецкого порта. Военный совет фронта поддержал кандидатуру единогласно, за исключением гене-

рала Шилова и адмирала Трибуца. В разговоре один на один Жданов заверил Нефёдова, что знает о непростых взаимоотношениях его с генералом Шиловым, но обещает со своей стороны всяческое содействие: «Мы знаем ваши взаимоотношения, только хорошо работайте, в обиду не дадим, поддержим, оцениваем мы по работе. Нам важен человек, а не нашивки и звания»⁸¹. Так Нефёдов стал начальником Осиновецкого порта.

На следующий день адмирал Н. Г. Кузнецов, который и вел Нефёдова с момента его службы в разведке ВМФ, уточнил задачу: «Мы поэтому вас и назначили, чтобы иметь своего человека»⁸². Вот так остро стоял вопрос кадров и доверия этим кадрам. Особенно в части снабжения Ленинграда.

«28.06.42 г. Выехал в Осиневец. Прошел по всем пирсам и владениям. Туда же приехали Лагунов и Шилов. Что бросается в глаза – многоначалие, а вследствие этого и неразбериха. Вечером отбыли в Кабону»⁸³.

А дальше не без некоторой гордости Михаил Александрович отмечает: «Как-то грустно уезжать и оставлять уже налаженное хозяйство. Видимо, уж такова моя судьба, что, где плохо, где прорыв, туда меня и бросают. Сделался специалистом по ликвидации прорывов. Что же, роль почетная, но довольно неблагодарная, но неважно, где бы ни работать, а лишь бы приносить максимальную пользу Отечеству»⁸⁴.

Из воспоминаний помощника Нефёдова, Сергея Яковлевича Прикота: «Я с ним служил только в порту (с мая по декабрь 1942 г.). Непосредственно был прямым подчиненным Нефёдова, начальником штаба Осиновецкого порта, затем адъютантом Управления Осиновецкого порта. В декабре был назначен помощником командира “морского охотника”, затем командиром.

Напротив ст. Ладожское Озеро были вырыты землянки, штук 10–15. В них находилось Управление порта. На бугре, у самого берега, в густых соснах. Там был командный пункт начальника порта. Огромный коридор вел к комнатам Нефёдова, Прикота (я), комиссара порта – Желдина. Чуть подальше отдельный ход – сообщение в диспетчерский пункт порта, где был стол, на столе – панорама Ладожского озера и порта в масштабе из пресс-папье (средства ПВО, причалы). У диспетчера были телефоны, связь с портом (5 бухт, 20 причалов), связь с диспетчером по перевозкам Северо-Западного речного пароходства, Ладожской флотилией, со Смольным (с Управлением тыла Ленинградского фронта, генерал-лейтенантом Лагуновым). В управление передавали

⁸⁰ Гришина Л. И., Файнштейн Л. А., Великанова Г. Я. Памятные места Ленинградской области. Л., 1973. URL: <http://blokada.otrok.ru/towns.php?t=26>; обращение 3.02.2020.

⁸¹ ЦВМА РФ. Ф. 505. Оп. 8. Д. 46. Кор. 391.

⁸² Там же.

⁸³ Там же.

⁸⁴ Там же.

сводку. Там же находились: плановый отдел, начальник – капитан Иохельчук, хоз. отдел, продпункт, столовая, прачечная – ст. лейтенант Шамарин. Гл. инженер порта – Овсянников, перешел с СЗРП, гл. электрик порта – Неймарк.

Нефёдов думал не только о своих обязанностях. Интересовался, как обеспечены подчиненные, как грузчики. Везде старался сам посмотреть, своими глазами. В случае аварии всегда появлялся сам. Старался локализовать. Были тяжелые случаи: однажды обвалился причал.

О взрыве причала в бухте Новой, где разгружался тендер с боезапасом, в конце августа 1942 г. никто не пишет. Погибли все, кто разгружал. Была ли это диверсия – неизвестно. В следствие никого не вызывали. Взрыв произошел километрах в пяти от землянок. Сразу приехали. Никого. Дымится воронка. Тендер затонул»⁸⁵.

Взрыв в бухте Новой произошел 11 августа. Погиб и пропал без вести 91 человек.

Сам Нефёдов редко писал о себе в записных книжках. Даже понимая, что когда-нибудь эти записи попадут к потомкам и исследователям, не старался приумножить собственную значимость.

Отдельное место в его дневниках занимали размышления о сути войны и о будущем: каким оно предстанет? Что нужно, чтобы к нему подготовиться? И мы видим уже не воина, а философа, что, по большому счету, совершенно не исключает одно другого. Некоторые его мысли не потеряли актуальности и сегодня: «С миром капитализма нам придется столкнуться ещё не раз, к сожалению, не последний раз, а поэтому мы должны воспитать поколение воинов, воинствующих большевиков, патриотов, не ораторов, которые красно бают, клянутся и ломают копья за формулировки, а бойцов, воинов, таких, каким было старшее поколение...»

Война сейчас поставила вопросы (проблемы) национальные во всю ширь: речь идет не только о социальных завоеваниях, но и о национальном существовании народа. Будет ли физически существовать народ, национальность или он будет истреблен, германизирован? Не зря мы обращаем свои взоры к истории и вспоминаем героев прошлого, которые оружием утверждали государство Российское и защищали Отечество, поднимали в народе национальную честь, воспитывали его в духе героизма, преданности Родине»⁸⁶.

С назначением Нефёдова начальником Осиновецкого порта резко выросла производительность погрузок. Если первоначальный план был 3 тыс. т в сутки, то теперь цифра стала доходить до 5 тыс. т. Несмотря на то что практически каждый рейс подвергался атакам с воздуха.

Эвакуация населения происходила следующим образом. Главный эвакуопункт находился в поселке Борисова Грива, в 20 километрах от Осиновца. Он был один на весь Ленинград. Возглавлял его Лаврентий Аронович Левин. Эвакопункт был обеспечен врачами, медсестрами и даже нянечками. На прибывавших ленинградцев оформлялись документы, выдавался суточный паек, потом с сопровождающим людей везли до причала. Сопровождающий шел к дежурному коменданту, предъявлял направление. Комендант выдавал посадочный талон на 30 человек. В лесу у причала формировались команды. После подачи транспортного судна следовал приказ на погрузку. Все было организовано четко, по-военному.

«В июне за день поступало в среднем по 2790 человек, в июле – по 7820 человек. А всего за 170 дней действия водной трассы через эвакуопункт прошло 448 694 человека – в среднем по 2640 человек в день. В эти цифры не включены ленинградцы, перебивавшиеся на восточный берег озера самостоятельно. А таких было немало»⁸⁷.

Непредсказуемая погода на Ладоге путала Нефёдову все карты, срывала планы: штормы на озере достигают 7-8 баллов. Баржи выбрасывало на берег в такую погоду, уносило в озеро. Ветер выворачивал деревья с корнями, рвал связь, сворачивал причалы и мостки. Потом все это приходилось в спешном режиме восстанавливать.

Случались и диверсии.

«12.08.42 г. Результаты катастрофы дают себя знать. Люди начали страховаться, как бы чего не вышло. Весь день работает комиссия, выясняет – кто же виновник катастрофы. На пирсе Морья нашли в перекачивающейся будке динамит и тол. Работает рука врага. В 15.15 баржа с вагонами отошла наконец-то на тот берег. В Коредж прибыли в 19.30.

13.08.42 г. Сегодня инженерное управление снова выкинуло фокус – прислало понтон с селитрой, где также оказались бертолетка и два взрывателя упрощенного типа. А среди химикатов (едкого натрия) нашли бочку бертолетки на барже 4093. Да, на том берегу явно неблагополучно с погрузкой»⁸⁸.

Даже начального курса химии хватает, чтобы понимать, что селитра во взаимодействии с бертолевой солью дает взрывчатое вещество. Достаточно только малейшей детонации.

В порту Нефёдов продолжал работать до поздней осени 1942 года, пока не остановилась летняя навигация. 12 ноября его вызывает нарком Н. Г. Кузнецов. Речь шла о дальнейшей службе Нефёдова. Никаких определенных решений принято не было, но Кузнецов дал понять, что начальником ВАД второй раз он

⁸⁵ Начальник ледовой «Дороги жизни»...

⁸⁶ ЦВМА РФ. Ф. 505. Оп. 8. Д. 46. Кор. 391.

⁸⁷ Левин Л. А. Курс – Большая земля // Ладога родная. Л., 1969. С. 262.

⁸⁸ ЦВМА РФ. Ф. 505. Оп. 8. Д. 46. Кор. 391.

Ленфронту Нефёдова не отдал. 5 декабря остановилась навигация, наступил тот короткий момент, когда корабли уже не ходят, а для транспорта, даже гужевого, лед ещё слишком тонок.

Нефёдов не был бы Нефёдовым, если бы смирился с остановкой навигации. 12 декабря он настоял на проведении ледовой разведки. На следующий день в 9.00 корабли «Бира» и «Гидротехник» вышли на ледовую разведку. В 15.00 они вошли в 30-сантиметровый лед. Пробивались по полмили в час. За новостями следили из Смольного, звонил Жданов. На следующий день корабли прошли, прорвались к пирсам сквозь лед.

«14.12.42 г. И все же, несмотря на сопротивление различных ведомств, мы корабли заставили пойти, и они пошли на восток, пробившись к пирсам. За первой тройкой пошла ещё пара. Так заставили служить нашему делу людей, уже почивавших на лаврах. Погода хорошая, но барометр поднимается и есть опасность, что будет похолодание. Льда у берега нет. Начался рокот волн, где-то далеко дует северный ветер, который дает себя знать в виде прибоя и волн у нас»⁸⁹. Несколько дней грузы доставлялись на кораблях, а 19 декабря трасса открылась для пеших людей и гужевого транспорта. 23 декабря на лед вышли первые сто машин. Так ледовая трасса начинала свою вторую жизнь за время блокады Ленинграда.

Получив 26 декабря расчет в Управлении перевозок Ленфронта, Нефёдов остался ждать нового назначения по линии ВМС. Вскоре он был освобожден от должности начальника Осиновецкого порта и назначен командиром Осиновецкой военно-морской базы. Дела он принял у капитана I ранга А. В. Ванифатьева, которого прекрасно знал по работе в порту. Поменялась должность, но не место службы.

«Задачами Осиновецкой военно-морской базы являлись оборона сухопутного участка базы на западном берегу озера, обеспечение базирования и ремонта кораблей, продолжение портового и гидротехнического строительства по генеральному плану развития порта Осиневоц, обеспечение зимних перевозок по ледовой трассе через Ладожское озеро»⁹⁰.

Нефёдов принял новое назначение как должное: он готов работать на благо Родины на любом участке фронта. К сожалению, этот участок стал для него последним. Его жизнь трагически оборвалась 24 мая 1943 года. Во время налета немецкой авиации на бухту Морье, где располагался штаб Осиновецкой ВМБ, машина, в которой находился Нефёдов,

подверглась обстрелу. По воспоминаниям Сергея Яковлевича Прикота, Нефёдов никогда не выходил из машины при атаках с воздуха. Возможно, это и сыграло роковую роль. Он погиб в возрасте 44 лет.

За несколько дней до гибели Нефёдов получил назначение заместителем начальника тыла Краснознаменного Балтийского флота. Он должен был работать в непосредственном подчинении генерал-лейтенанта М. И. Москаленко. Его новая должность в масштабе флота была равна должности генерала Шилова, в подчинении которого он проработал первую блокадную зиму. Это было серьезное повышение по службе. Иные задачи. Иной масштаб... Не судьба.

В тот день Нефёдов сдал дела по должности командующего военно-морской базой. Но началась бомбежка, и он поехал к месту пожаров в Морье. В это время немецкий штурмовик атаковал его автомобиль. Машина остановилась. С ним были начальник штаба военно-морской базы Петр Ильич Барабан и шофер и порученец Анатолий Фокин. Шофер и начальник штаба выскочили из машины и укрылись в кювете, а Нефёдов остался. Осколок снаряда отскочил от валуна и попал ему в голову.

По решению Военного совета Ленфронта Нефёдов был похоронен в Александро-Невской лавре, на Коммунистической площадке. Такой чести сподобились немногие военные деятели.

О чем он думал, когда «мессершмит» заходил на атаку? Что пронесет, что он заговоренный и пули просвистят мимо? Или просто доверился судьбе, выполнив главное дело своей жизни, то, для чего был рожден на свет? О чем он думал в последнюю секунду перед гибелью? Вспоминал ли семью, которая осталась в Москве? Или видел Победу в мае 1945-го?

Каждый человек проходит свой путь сам, и знание последних секунд жизни, когда душа отрывается от тленного тела, – интимное, сакральное знание. В него невозможно вторгнуться и вывернуть на всеобщее обозрение. Это знание человек уносит с собой в могилу. Но мне очень хочется верить, что в последние секунды перед смертью он видел Ладогу в апреле 42-го года, когда озеро от растаявшего снега практически полностью покрылось водой над слоем льда. Получилось озеро над озером. В отдельных местах этот водный покров достигал полуметра. Нефёдов умирал и видел, насколько хватало глаз, как люди, машины, обозы, повозки, сани заполнили собой горизонт... и шли по воде, аки посуху. И невыносимый свет вокруг...

⁸⁹ Там же.

⁹⁰ Ковальчук В. М. Указ. соч. С. 80.