

МАЛАЯ «ДОРОГА ЖИЗНИ»

Мстинский эксплуатационный участок Наркомречфлота

Фронт остановился у Малого Волховца вблизи Новгорода. Наши войска в течение 1942-1943 годов, отбивая атаки фашистов, крепко держали линию обороны до января 1944 года, обессилив и не пропуская врага дальше. Этому способствовала и Малая «Дорога жизни» по реке Мста, которая помогла органам тыла в перевозке снабженческих грузов. В первую навигацию 1942 года было перевезено 6517 тонн грузов от станции Мстинский Мост до дивизионных складов в д. Пятница и обратными рейсами с фронта 1920 раненых. Большую и ответственную работу в напряженный период навигации 1943 года по организации перевозок проводили команды газоходов и мотокатеров под руководством старшего диспетчера С.Н. Галашова и диспетчера А.И. Фомичева.

Все экипажи катеров и газоходов были комсомольско-молодежными, на которых матросами работали 16-летние мальчишки, капитанами – 18-20-летние.

Основным видом топлива для газоходов были маленькие чурочки из березы, и команда в пути останавливалась для бункеровки. Подготовка чурочек была возложена на береговых работников. Особое внимание матросов-шуровщиков обращалось при подъеме вверх по течению, чтобы газ обеспечивал работу двигателя на полную мощность. Иногда при подъеме судов вверх по порожистой, мелководной Мсте с поворотами почти на 180 градусов или узкими проходами между грядами камней, в порогах, команде приходилось помогать движению судов шестью и метр за метром преодолевать сопротивление встречного течения.

Всего же за навигацию 1942 и 1943 годов речники перевезли на небольших суденышках 14727 тонн снабженческих грузов и 5032 раненых 59-й и 52-й армий Волховского фронта.

Речники не только осуществляли перевозки воинских грузов и раненых Ленинграду, но вместе с военными разведчиками неоднократно выходили в разведку на мотокатерах № 17 и 18 в Бронницу и озеро Ильмень. Часто находились под обстрелами немцев и при бомбежках Мстинского Моста, где располагалась база речников и склады военных грузов.

Из воспоминаний С.И. Васильева:

«Прошло полвека (даже не верится) с тех пор, когда я, детдомовский мальчишка, ступил на палубу парохода. В предвоенные годы я учился в группе рулевых ФЗУ в Вологде. В навигацию 1941 года был направлен для прохождения практики на пароход «И.С. Никитин» Шексинского пароходства. Война застала меня при работе на Рыбинском водохранилище.

Осенью вернулся в училище для окончания учебы, параллельно работал в столярной мастерской. В навигацию 1942 года меня направили работать рулевым на пароход «Капустин» Сухонского пароходства, где проплавал всю навигацию. В зимний период 1942-1943 гг. я был командирован на станцию Мстинский Мост Маловишерского района Ленинградской области, где был организован Мстинский эксплуатационный участок Наркомречфлота. Этой же зимой по железной дороге из Вологды и Котласа были перевезены мотокатера, газоходы и два парохода «Воронеж» и «Охотник» с небольшой осадкой, а также коплавсостав из Череповца, Котласа и Вологды.

В эту же зиму военными судостроителями было построено 20 судов грузоподъемностью 25-50 тонн. К началу навигации весь самоходный и несамоходный флот был укомплектован матросами, рулевыми и шкиперами из мальчишек местных деревень.

С открытием навигации по Мсте начались перевозки снабженческих грузов для войск 59-й армии Волховского фронта. Место погрузки-станция Мстинский мост, затем 105 км по своенравной и порожиистой реке до д. Пятница, где были расположены дивизионные склады. Работа катеров и газоходов с судами проводилась лишь в светлое время, так как освещаемой обстановки для работы ночью не было.

Чтобы лучше изучить спецлоцию Мсты и работать безаварийно, река на протяжении 105 км была разделена на три участка. Первый участок – *Мстинский Мост-Пехово*, второй – *Пехово-Усть-Волма*, где было восемь порогов, и третий – *Усть-Волма-Пятница*, чуть выше деревни Плашкино.

Я работал капитаном на мотокатере № 18 (все катера были под номерами с 1 по 20). На этом трудном, порожиистом участке работали капитаны Ю.С. Иванов на мотокатере № 17, Н.А. Рысин, Ю.Л. Назаров и другие. Из-за множества каменных порогов здесь были закреплены катера с металлическими корпусами.

Перевозки необходимых грузов по Мсте помогали обеспечивать армии фронта продовольствием и боеприпасами, а значит, не давали фашистам дальнейшего продвижения на восток. Гитлер рассчитывал продвинуться дальше и перерезать все пути с тыла, чтобы задушить город Ленинград».