



Das belagerte Leningrad wurde nicht nur über die "Straße des Lebens" versorgt. Es gab auch eine Luftbrücke zum Hinterland

**(Блокадный Ленинград снабжали продуктами не только по "Дороге Жизни".
Существовал ещё воздушный мост со страной)**

Autorin: Ksenia Werchosina

Автор: Ксения Верхозина

16. November 2020

16 ноября 2020 г.

Перевод на немецкий язык осуществлен в рамках проекта "Гуманитарный жест", инициированного Федеративной Республикой Германия в отношении ныне здравствующих блокадников в связи с 75-летней годовщиной полного снятия блокады Ленинграда. Исполнителем проекта является «Русско-немецкий Центр встреч» в сотрудничестве с Администрацией Санкт-Петербурга, Генеральным Консульством Федеративной Республики Германия в Санкт-Петербурге, Сетью социально ориентированных молодежных организаций Нордхаузен е.Ф. и Немецким Обществом по Международному Сотрудничеству (ГИЦ) ГмбХ.

Русская версия текста доступна по ссылке:

<https://zen.yandex.ru/media/kseniagidspb/blokadnyi-leningrad-snabjali-produktami-ne-tolko-p-o-doroge-jizni-suscestvoval-esce-vozdushnyi-most-so-stranoi-5fafa9c68d19932be15dda67>

Перевод с русского: Софи Темпельхаген

Vor einigen Tagen gab es in der [Museumsagentur der Oblast Leningrad](#) einen Vortrag von Wjatscheslaw Mossunow zu den Versorgungsrouten des belagerten Leningrad in den Jahren 1941 bis 1943. Viele Fragen wurden bezüglich der Luftverbindung mit der belagerten Stadt gestellt.

Ich erinnerte mich daran, dass ich im September die Ausstellung "[Luftbrücke des Lebens](#)" besucht habe, die dieser einmaligen Operation gewidmet ist. Im Artikel berichte ich, worin die Schwierigkeiten der Versorgung Leningrads in der Blockadezeit bestanden und weshalb man schlussendlich von einer regulären Luftverbindung absehen musste.



Die meisten in diesem Artikel genutzten Fotomaterialien wurden von mir in der Ausstellung "Luftbrücke des Lebens" gemacht.

Es gibt einige "Experten", die behaupten, es habe keine vollständige Blockade Leningrads gegeben, weshalb die vermeintlich inkompetenten Behörden, die nicht imstande gewesen seien, Lebensmittellieferungen zu organisieren, an der Entstehung der Hungersnot schuld gewesen seien.

Nun denn, schauen wir uns also an, welche Verbindungswege zur Stadt vorhanden waren und weshalb sie unter den gegebenen Umständen nicht ausreichten, um Leningrad mit den notwendigen Gütern zu versorgen.

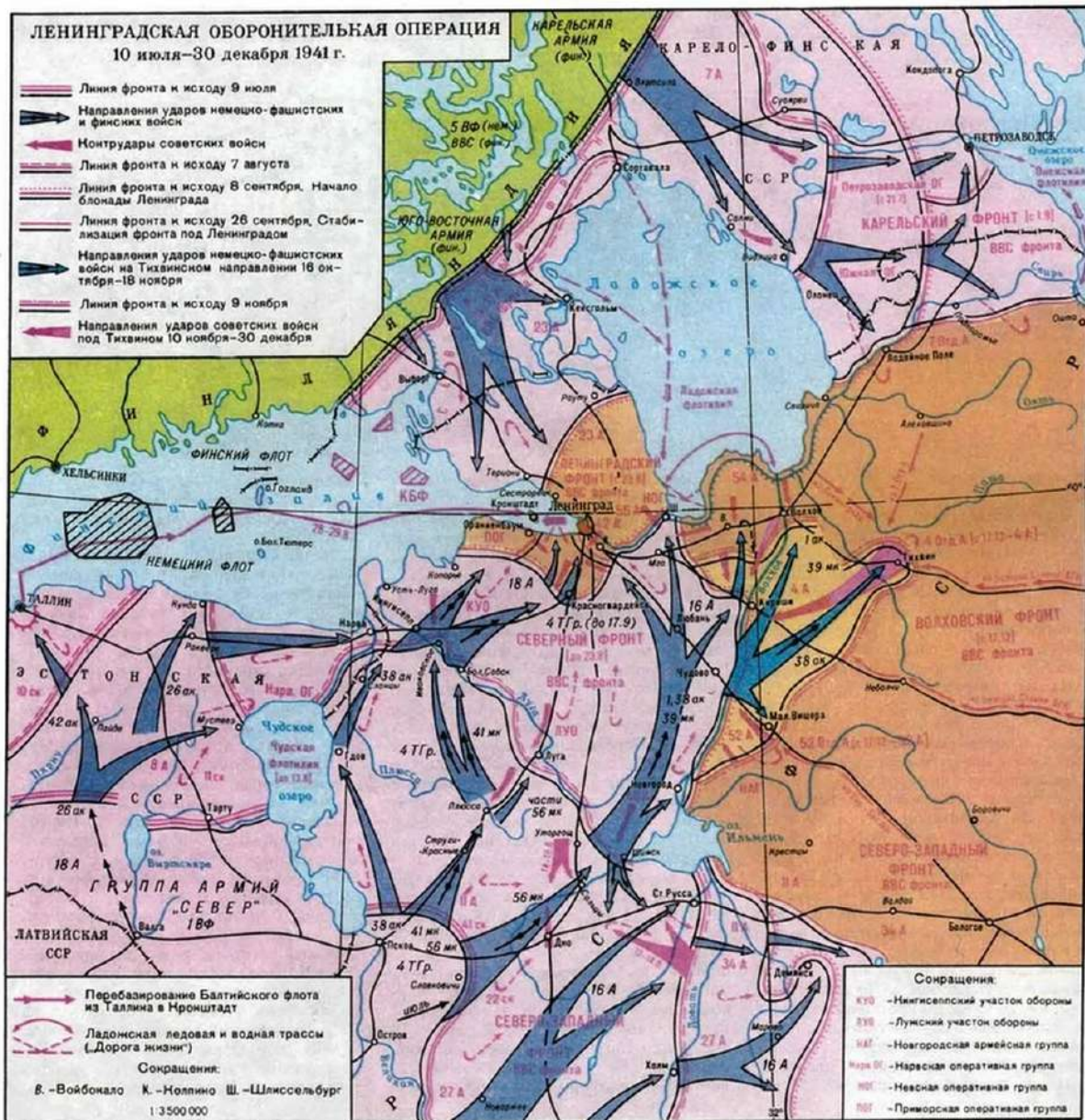
Wie konnte Leningrad versorgt werden?

Im September 1941 lebten etwa 2,5 Millionen Menschen in der Stadt. Gemäß den zu diesem Zeitpunkt geltenden Normen für die Brotausgabe wurden durchschnittlich etwa 500 Gramm pro Person veranschlagt.

Dem Rezept entsprechend musste der Teig zu ca. 30-40% aus Mehl bestehen. So können wir annehmen, dass täglich ungefähr 450 Tonnen einer einzelnen Mehlsorte (Weizen- oder Roggenmehl) benötigt wurden. Dabei sind andere Lebensmittel und Waren noch nicht berücksichtigt.

Lagerhäuser in dieser Größenordnung gab es in Leningrad damals nicht (die Badajew-Lagerhäuser waren abgebrannt), das heißt, die Anlieferung der Lebensmittel musste täglich erfolgen.

Schauen wir uns die Positionen der Truppen in den ersten Blockademonaten an und überlegen uns die optimale Variante für die Versorgung Leningrads.



Die Karte kann am Computer vergrößert und im Detail betrachtet werden.

Jetzt werde ich erklären, warum keine der von uns erdachten Varianten durchführbar war.

1. **Die Eisenbahnschienen** waren durch die nationalsozialistischen Truppen abgeschnitten worden. Von Ende August 1941 bis Anfang Februar 1943 (1,5 Jahre!) verkehrten zwischen Leningrad und dem "Großen Land" keine Züge.

Ende August 1941 war die Bahnstation Mga eingenommen worden (befreit wurde sie im August 1943), im November dann die Bahnstation Tichwin (befreit im Dezember 1941). Die einzige Eisenbahnbrücke über die Nawa, in der Nähe des Dorfes Kusminka (der Zweig führt zur Station Mga) war gesprengt worden, um eine Verschiebung der nationalsozialistischen Truppen an das rechte Ufer der Nawa zu verhindern und gleichzeitig die Fahrrinne der Nawa für feindliche Schiffe in Richtung Leningrad zu versperren.

Im Herbst und Winter 1941/42 wurde vergeblich versucht, eine Eisenbahnstrecke auf Pfählen über den Ladogasee zu bauen (die Wetterbedingungen ließen dies nicht zu, die Pfähle wurden andauernd fortgeschwemmt).

Der erste Zug erreichte das belagerte Leningrad am 7. Februar 1943, denn nach dem Durchbruch der Blockade konnten im Gebiet von Schlüsselburg provisorische Eisenbahnbrücken über die Nawa gebaut werden: die "Straße des Sieges" (bzw. der "Korridor des Todes").

2. **Der Wasserweg.** Die Anfahrt per Schiff über den Finnischen Meerbusen war nicht möglich, denn das Baltikum war von den Nationalsozialisten besetzt. Am nördlichen Ufer aber befindet sich Finnland, das ebenfalls gegen die UdSSR kämpfte.

Die Ufer des Ladogasees waren beinahe vollständig durch die finnische Armee blockiert. Es blieb nur ein kleiner Abschnitt, der mit Schiffen befahren werden konnte.

Allerdings gab es hier einige Faktoren, die einen kontinuierlichen Verkehr behinderten: die nicht vorhersagbaren Wetterbedingungen, das Fehlen einer Infrastruktur, der kleine und langsam fahrende Schiffsverband sowie die Bombardierungen durch den Gegner.

Der Ladogasee ist sehr gefährlich für den Schiffsverkehr. Er wird häufig von Stürmen heimgesucht, besonders im Herbst. Für eine ruhige Überfahrt wurden eigens angelegte Kanäle genutzt (heute heißen diese Alter-Ladoga- bzw. Neuer-Ladoga-Kanal). Beide Kanäle befanden sich auf besetztem Gebiet, sodass sie nicht befahren werden konnten.

Weder am West- noch am Ostufer gab es ein Hafensystem: Anlegestellen, Schienen für Güterzüge, Lager, Stromversorgung, qualifizierte Arbeiter o.ä. Es gab hier lediglich einige kleine Fischerdörfchen. Innerhalb kürzester Zeit musste dies alles praktisch aus dem Nichts aufgebaut werden. Unter den Bedingungen der Blockade.

Der Ladoga-Schiffsverband bestand aus kleinen, langsam fahrenden Lastkähnen und Schiffen. Ein von einem Schlepper gezogener Lastkahn legte die Strecke von einem Ufer zum andern (etwa 30 Kilometer) in ca. 15 bis 18 Stunden zurück.

Der See wurde aus Richtung der Stadt Schlüsselburg vom Gegner beschossen und außerdem aus der Luft angegriffen. Wie viele Zivilisten und Soldaten auf diesen Lastkähnen ums Leben kamen, ist bis heute nicht bekannt.

3. **Der Autoverkehr.** Vor der Herausbildung einer starken Eisschicht (in der zweiten Novemberhälfte 1941) gab es keine Möglichkeit einer Auto-Verbindung mit dem "Großen

Land". Die nächstgelegene Newabrücke war, wie schon erwähnt, gesprengt worden. Eine Brücke über den Ladoga gab es nicht.

4. **Der Luftweg.** Es bleibt also nur die Luftfahrt. Sie allein aber konnte den Bedarf der Stadt nicht decken, denn das Ladevermögen der Flugzeuge war nicht allzu groß und es gab nur relativ wenige. Dazu kamen der Mangel an Treibstoff und die Notwendigkeit, Transportflugzeuge mit Jagdfliegern zu begleiten. Sogar unter heutigen Bedingungen ist es schwer vorstellbar, dass Waren nur auf dem Luftweg nach Petersburg gebracht werden: Das ist eine absolute Utopie. Selbst die größten Flugzeuge würden dafür jeweils 100 Flüge täglich machen müssen (was nicht einmal in der Theorie möglich ist).

Welchen Ausweg hätte es also zu Beginn der Blockade gegeben? Welche Möglichkeit bestand, jeden Tag Hunderte Tonnen Waren in eine belagerte Stadt, die sich unter fürchterlichen klimatischen Bedingungen befand, zu bringen?

Keine einzige. Leningrad schien dem Untergang geweiht, was unter den gegebenen Umständen durch nichts zu ändern war. Die Schuld am Hunger trugen die Nationalsozialisten, die die Stadt belagerten und die Lieferung von Lebensmitteln verhinderten.

Aufgrund der oben genannten Faktoren war es im Zeitraum von Ende August 1941 bis Ende November 1941 nicht möglich, die Bevölkerung in großem Umfang aus Leningrad zu evakuieren.

Dennoch unternahmen militärische und zivile Behörde zahlreiche Versuche, um Leningrad zu helfen.

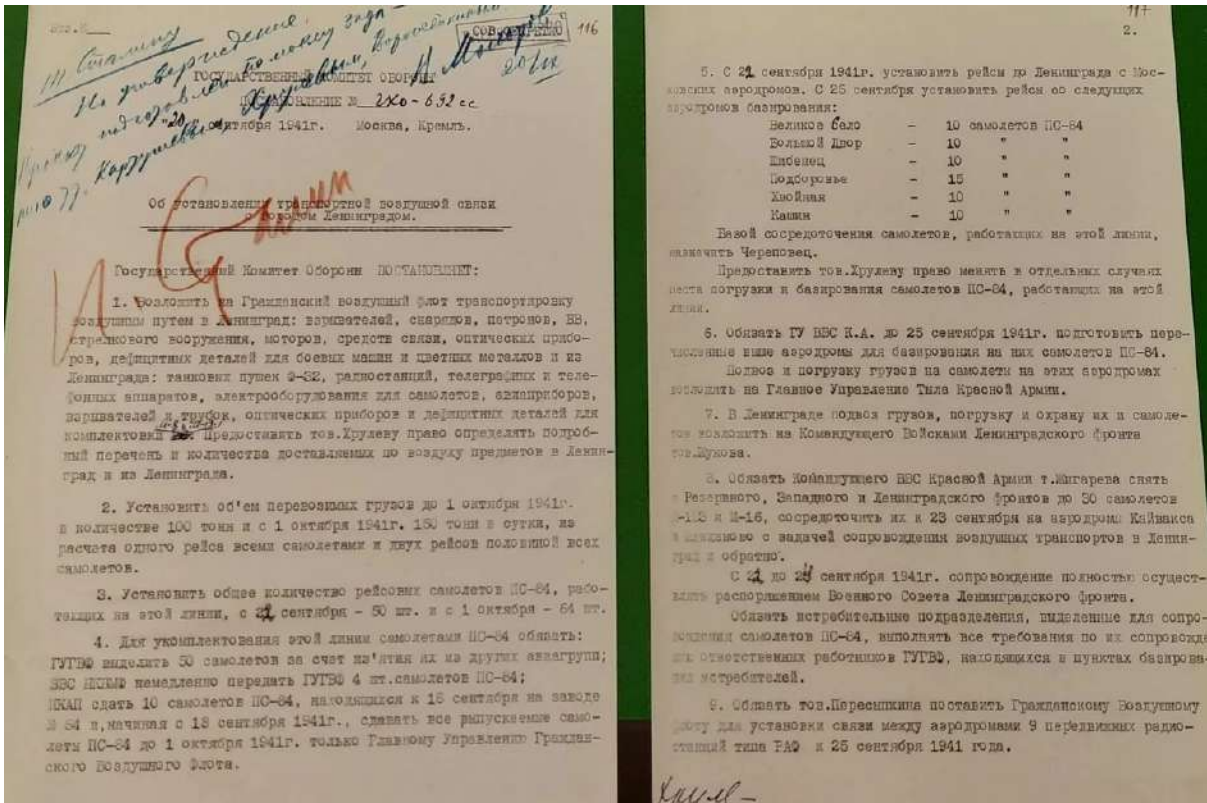
Der Beginn der Operation "Luftbrücke"

Schon wenige Tage nachdem der Blockadering geschlossen worden war, legte M.F. Kartuschew, der stellvertretende Leiter der Zentralen Verwaltung der Zivilen Luftflotte, während eines Empfangs bei Schdanow einen Plan und Flugrouten nach Leningrad vor. Das war am 11. September 1941.



Eine Karte der Flüge nach Leningrad von September bis Dezember 1941.

Faktisch begann die Operation am 13. September, obwohl der offizielle Erlass "Über die Einrichtung einer Flugverbindung mit der Stadt Leningrad" erst am 20. September 1941 vom Staatlichen Verteidigungskomitee verabschiedet wurde.



Welche Flugplätze wurden in Leningrad und dem "Großem Land" genutzt?

Zu Beginn der Blockade befanden sich viele Flugfelder und Flugplätze der Oblast Leningrad auf besetztem Gebiet. Deshalb mussten eiligst neue gebaut werden, unter Heranziehung aller verfügbaren Ressourcen.

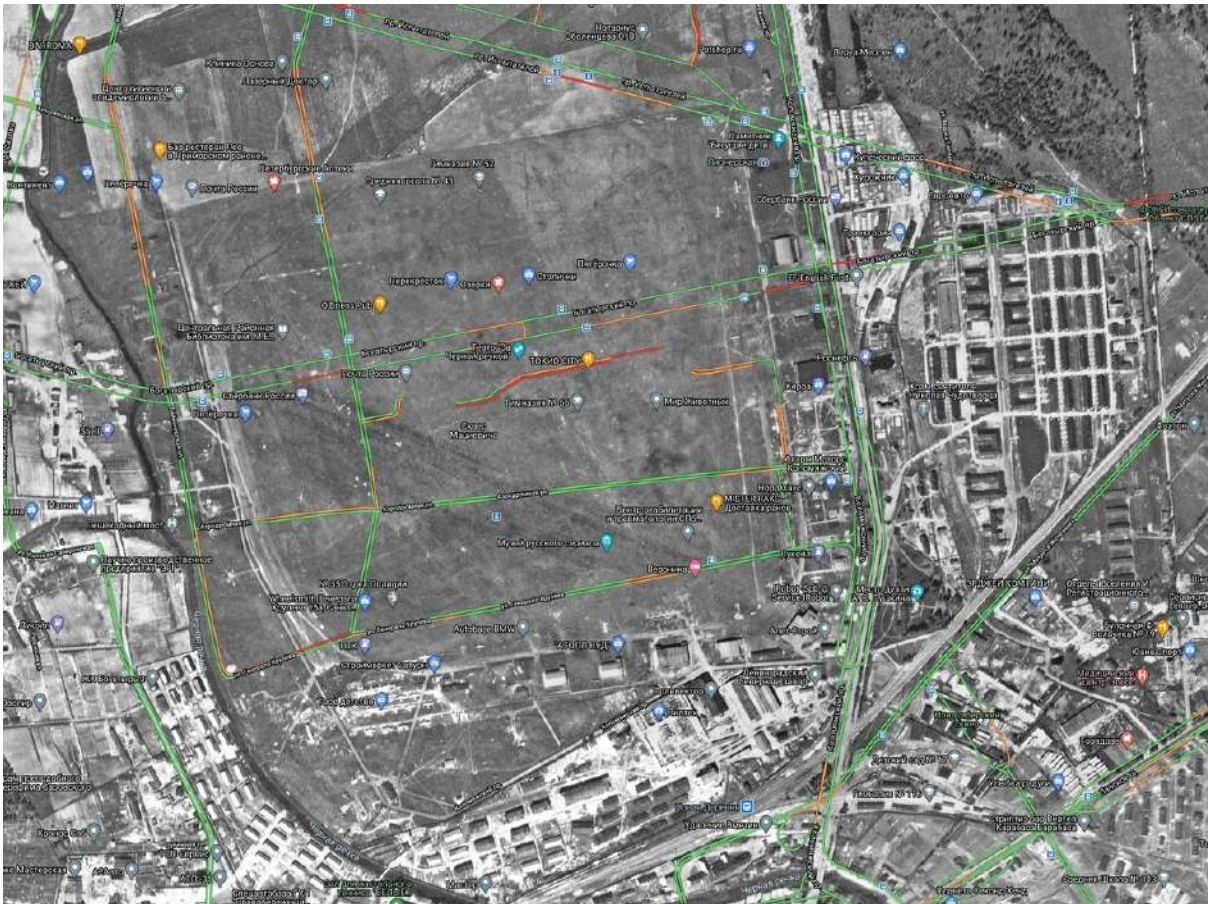
Im Jahr 1941 war seltsamerweise das NKWD der UdSSR für den Bau neuer Flugplätze der Luftstreitkräfte zuständig. Noch vor Kriegsbeginn wurden im Kontingent eines jeden Subjekts, in dem der Bau von Flugplätzen vorgesehen war, Behörden für den Flugplatzbau organisiert.

Die Arbeiten leisteten Häftlinge, Personen, die zur Strafarbeit verurteilt worden waren (ohne Unterbringung in einer Strafanstalt), Baubataillone, Kriegsgefangene und Kolchosbauern, die von den lokalen Behörden mobilisiert worden waren.

Für die Gewährleistung einer "Luftbrücke" wurden neue Flugplätze gebaut, darunter auch Attrappen. In Leningrad landeten die Flugzeuge auf dem Komendantski- und dem Smolnaja-Flugplatz. Außerdem wurden auch im "Großen Land" in der Nähe des Blockaderings Flugplätze gebaut und betrieben.



Karte mit den Standorten der Flugplätze im Großraum Leningrad. Aus der Sammlung des Museums für die Verteidigung und Belagerung von Leningrad.



Der ehemalige Komendantski-Flugplatz. Fragment einer deutschen Luftaufnahme vom 05.09.1942, kombiniert mit einer modernen Karte.

Komendantski-Flugplatz. Existierte bereits vor der Revolution. Auf deutschen Luftaufnahmen aus der Zeit des Krieges festgehalten. Jetzt vollständig mit Wohnvierteln und Lagerräumen bebaut.

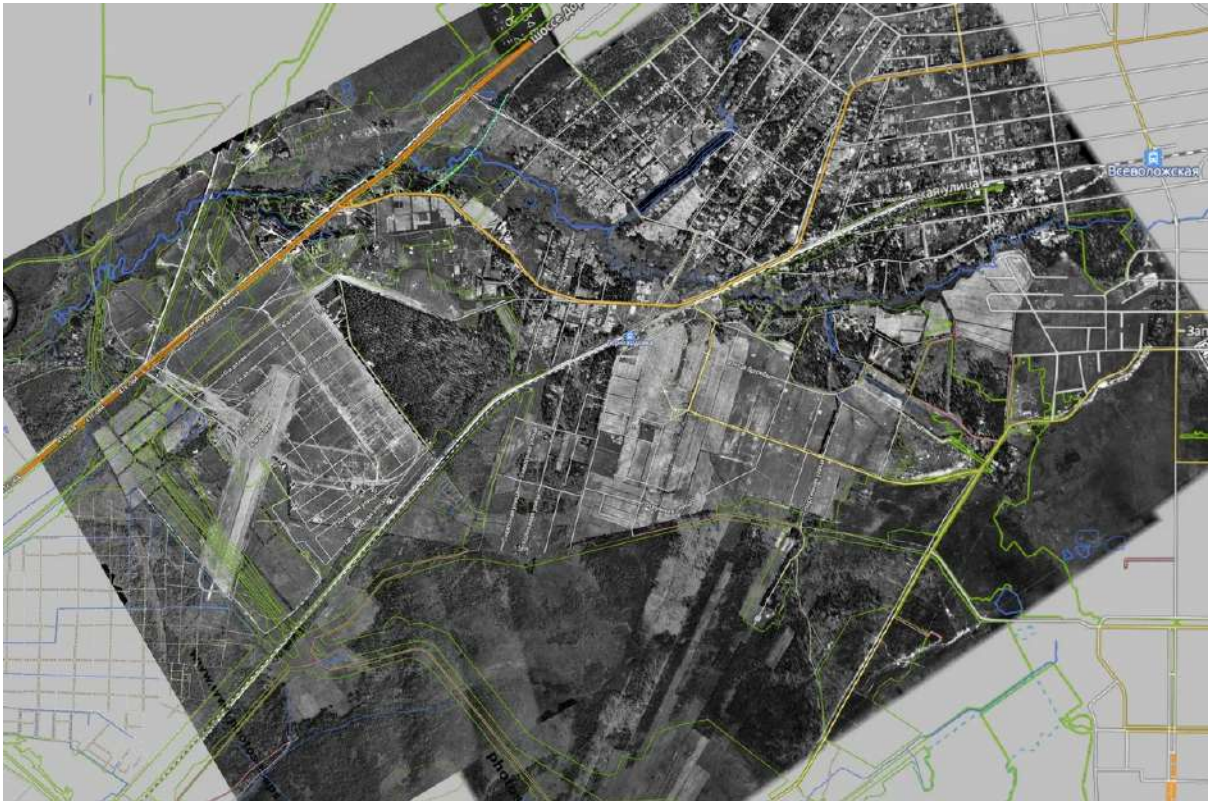
Smolnaja. Eingerichtet im Jahr 1941 auf einem Kolchosfeld des Dorfes Smolnaja. Der Bau dauerte nur wenige Tage und wurde von Komsomolzinnen bzw. "Bausoldatinnen" durchgeführt. Nach der Entdeckung des Komendantski-Flugplatzes durch die Deutschen wurde Smolnaja zu einem der wichtigsten Stützpunkte für die sowjetischen Transportflugzeuge.

Auf Wikipedia ist zu lesen, dass Smolnaja der heutige Rschewka-Flugplatz ist. Auf einer deutschen Luftaufnahme von 1942 aber befindet sich die Startbahn an einer ganz anderen Stelle und das Dorf Smolnaja ist auf dem Bild nicht zu sehen. Möglicherweise hat der deutsche Pilot sie aufgrund der guten Tarnung nicht bemerkt.

Es gab aber in diesem Bezirk auf jeden Fall einen an die Straße des Lebens angeschlossenen Flugplatz, der auch genutzt wurde. Heute befinden sich an der Stelle des Startfelds Kleingartenanlagen. Ob die Menschen, die dort ihre Datschen haben, wohl um die ruhmreiche Vergangenheit ihrer Grundstücke wissen?

Chwojnaja. Hier befand sich die Flugzeugbasis im "Großen Land". Ursprünglich starteten die Flugzeuge in Moskau. Dies erwies sich aber als zu umständlich, sodass die Flugzeuggruppen näher an Leningrad herangerückt wurden, um die Strecke abzukürzen.

UPD: In den Kommentaren erhielt ich den freundlichen Hinweis, dass der Smolnaja-Flugplatz tatsächlich nicht von den Deutschen entdeckt wurde und darum auch nicht auf der Luftaufnahme abgebildet ist. Stattdessen wurde die Flugplatz-Attrappe Bergardowka aufgenommen.



Die Flughafen-Attrappe Bergardowka. Fragment einer deutschen Luftaufnahme vom 05.09.1942, kombiniert mit einer modernen Karte.

Welche Flugzeuge wurden verwendet?

Am Betrieb der "Luftbrücke" waren drei Flugzeugtypen beteiligt: Transportflugzeuge, Bomber und Jagdflugzeuge.

Da die Flugplätze hauptsächlich über unbefestigte Start- und Landebahnen verfügten und das Wetter in der Stadt an der Newa bekannterweise sehr unbeständig ist, waren Flugzeuge nötig, die unter jedweden Bedingungen starten und landen konnten.

Transportflugzeuge. Das Flugzeug, das hauptsächlich bei den Lieferungen eingesetzt wurde, war die PS-84 bzw. Li-2. Dies war eine Lizenzversion des amerikanischen Flugzeugs

“Douglas”. Es konnte pro Flug entweder bis zu 38 Passagiere oder bis zu 2,8 Tonnen Güter transportieren.

Neben den “Douglas“-Maschinen wurden auch PR-5, K-5, U-2 sowie Flugboote vom Typ MBR-2 genutzt.

Bomber. Es wurden TB-3 (ANT-6) eingesetzt. Dieser Flugzeugtyp verfügte über eine geringe Geschwindigkeit und war schwerfällig. Dafür konnte es zum Schutz der Flugzeuggruppe eingesetzt werden und auch als Transportflieger eingesetzt werden. Es fasste entweder bis zu 35 Personen oder bis zu fünf Tonnen Güter/Munitionsvorräte.

Jagdflieger. Zu ihren Aufgaben gehörten die Begleitung und der Schutz der Transportflugzeuge, d.h. die Sicherstellung der vollen Integrität der Güter. Zum Einsatz kamen I-15, I-153, I-16, LaGG-3, MiG-3, Jak-1 sowie amerikanische R-40 (“Tomahawk”).

Luftkämpfe

Fast alle Transportflugzeuge waren zumindest mit einem kleinen Kampfsatz ausgestattet und in der Lage, eine Attacke abzuwehren. Sie konnten sich aber nicht komplett selbst verteidigen. Eben deshalb wurden sie von Jagdfliegern begleitet.

Die Flugzeuge der Luftwaffe griffen in der Regel zurückgebliebene “Douglas” an. Die Transportflugzeuge flogen nicht allein, denn das war gefährlich. Die Gruppe konnte sich jedoch unbeabsichtigt auseinanderziehen.

Am verwundbarsten waren die Flieger, wenn sie zur Landung ansetzten. Dies geschah der Reihe nach, aber aufgrund schlechter Wetterverhältnisse konnte es sein, dass einige Flugzeuge eine zweite Runde drehen mussten. Dabei wurden sie dann von den deutschen Jagdfliegern abgefangen.

Die Schwierigkeit der Situation bestand auch noch darin, dass die Flugzeuge häufig Munitionsvorräte und anderen Sprengstoff transportierten. Im Falle eines Angriffs mussten sie so weit wie möglich vom Flugplatz weggeleitet werden, um die dortigen Arbeiter, Transportmittel und Güter nicht in Gefahr zu bringen.

Leider ist aus Dokumenten bekannt, dass die Piloten der Jagdflieger sich in Bezug auf ihre Pflichterfüllung manchmal leichtsinnig verhielten: Sie verloren die Transportflugzeuge aus den Augen, weil sie “sich mit höherer Flugkunst beschäftigten”, und konnten sie danach nicht wiederfinden; ließen sich in Luftkämpfe verwickeln, obwohl sie die feindlichen Flugzeuge nur wegtreiben, ihre Schutzbefohlenen aber vom Start- bis zum Landepunkt begleiten sollten, ohne sich von ihnen zu entfernen.

Den Angriffen fielen auch Flugzeuge über dem Ladogasee zum Opfer. Zu den tragischsten Fällen gehörte dieser: Ein Flugzeug unter dem Kommando von Ibrahim Schantijew, das 30

Kinder von Lenenergo-Arbeitern an Bord hatte, wurde abgeschossen und versank unter dem Eis. Alle Insassen kamen ums Leben.

Wie viele Flugzeuge gab es?

Dem ursprünglichen Plan zufolge sollten bis zu 64 Flugzeuge verschiedener Typen eingesetzt werden. Diese Anzahl wurde jedoch nicht erreicht, hauptsächlich deshalb, weil Maschinen aufgrund von Beschädigungen nicht mehr einsatzfähig waren und nicht ersetzt werden konnten.

Zeitgleich waren auf dieser Linie maximal 45 Flugzeuge in Betrieb. Das bedeutet, dass die Flugzeuge, selbst wenn sie zweimal nach Leningrad und zurück hätten fliegen können, höchstens 90 Flüge in die Stadt hätten machen können. In Wirklichkeit aber waren es weniger.

Es sei daran erinnert, dass das maximale Fassungsvermögen einer "Douglas" 38 Personen bzw. 2,8 Tonnen Waren betrug. Den Rest können die Leser/-innen selbst ausrechnen.

Insgesamt wurden auf der Route nach Leningrad und zurück 3115 Flüge gemacht.

Zur Teilnahme am Betrieb der "Brücke" wurden folgende Abteilungen herangezogen:

- die Moskauer Sonderflugzeuggruppe (Kommando: [S.N. Scharykin](#));
- die nördliche Spezialflugzeuggruppe der Zivilen Luftflotte der UdSSR (Kommando: A.A. Lawrentjew);
- die Jagdfliegerkräfte der Luftstreitkräfte der Leningrader Front (Kommando: [A.A. Nowikow](#));
- die Jagdfliegerkräfte der Baltischen Rotbannerflotte (Kommando: M.I. Samochin);
- das 127. (Kommando: W.W. Pusejkin) und das 286. (Kommando: P.N. Baranow) Jagdgeschwader der Reserve des Hauptquartiers des Kommandos des Obersten Befehlshabers;
- das 7. Fernbombergeschwader (Kommando: W.I. Labudejew) mit der zeitweilig unterstellten 39. Gesonderten Fernbomberstaffel (I.S. Agranowski).

Mit der Bestimmung der Güterauswahl und der operativen Leitung war zunächst N.J. Panarin als Bevollmächtigter für Lufttransporte des Militärrats der Leningrader Front beauftragt, später dann A.P. Petrow, der Direktor eines der Flugzeugwerke.

Was wurde nach Leningrad transportiert bzw. von dort weggebracht?

Die Stadt brauchte dringend Lebensmittel, das Land aber die Produkte der Leningrader Fabriken, die ihren Betrieb die gesamte Blockadezeit über fortsetzten. Die Flugzeuge flogen

daher nicht unbeladen. In beide Richtungen galt es, etwas oder jemanden mit an Bord zu nehmen.

Ursprünglich sollten die Flugzeuge Waren für den Verteidigungsbedarf sowie Spezialisten der Kirow-, Ischorski-, Baltischen und anderer Werke aus Leningrad nach Moskau und Tichwin bringen. Nach Leningrad wurden Waffen, Lebensmittel, Brennstoff, Medikamente, Blutkonserven und Briefe eingeflogen.

Menschen. Aus Leningrad wurden natürlich in erster Linie die Bewohner herausgebracht. Auf einer Ausstellungstafel ist angegeben, dass über die "Luftbrücke" 58 301 Personen transportiert wurden. Dabei ist aber nicht klar, ob es sich dabei nur um Menschen handelte, die aus der Stadt weggebracht wurden, oder auch um diejenigen, die aus irgendwelchen Gründen eingeflogen werden mussten.

Waffen und Munitionsvorräte. Geliefert wurden: Detonatoren, Granaten, Patronen, Sprengstoff, Schusswaffen, Motoren, Kommunikationsmittel, optische Geräte, seltene Ersatzteile für Gefechtsfahrzeuge u.a.

Herausgebracht wurden: Panzerkanonen, Funkgeräte, Telegraf- und Telefonapparate, Elektrogeräte für Flugzeuge, Bordgeräte u.a. Auf dem Höhepunkt der Schlacht um Moskau wurden aus Leningrad über 400 Feldkanonen, ca. 1 000 Minenwerfer und etwa 40 000 Panzergranaten an die Moskauer Front geliefert.

Verschiedene Güter. Transportiert wurden 6186,6 Tonnen. Es gab eilige Waren, die nur über den Luftweg zugestellt wurden, sogar als schon andere Transportsysteme in Betrieb genommen wurden: Blut für Verwundete, Briefe, Zeitungsmatrizen.

Blut. Wurde in konservierter Form in das Leningrader Institut für Bluttransfusionen gebracht, wo es zusammen mit dem Blut städtischer Spender für die direkte Übergabe an Krankenhäuser, Hospitäler und die aktive Armee genutzt wurde. Zudem wurde es für die Zubereitung von Seren und verschiedenen Präparaten eingesetzt.

Lebensmittel. Geliefert wurden 4325 Tonnen. Zu den Lebensmittel kehren wir später zurück.

Welche Lebensmittel wurden geliefert und woher?

Die Oblast Leningrad konnte den Bedarf Leningrads an Lebensmitteln und landwirtschaftlichen Produkten nicht decken. So war es schon immer gewesen: Schon seit ihrer Gründung wurde die Stadt an der Newa mit Waren versorgt, die aus anderen Regionen des Landes oder dem Ausland geliefert wurden.

In den Jahren 1941/42 wurden folgende Subjekte zur zentralisierten Hilfe für die belagerte Stadt bestimmt: die Oblaste Wologda, Kirow, Jaroslawl, Gorki (Nischni Nowgorod), Saratow, Stalingrad (Wolgograd), Kuibyschew (Samara), Omsk, Swerdlowsk, Semipalatinsk (aufgelöst), Tschkalow (Orenburg), die Tatarische und die Baschkirische ASSR sowie die Regionen Krasnodar und Altai.

Lebensmittel aus den umliegenden Dörfern brachte man in die Hospitäler und die Aufnahmepunkte für evakuierte Leningrader. Das war hauptsächlich Gesalzenes: Sauerkohl, gesalzene Pilze und eingelegte Moosbeeren.

Zu den Lebensmitteln, die auf dem Luftweg nach Leningrad gebracht wurden, gehörten vor allem: Grieß, Mehl, Eier, Fleisch, Glukose, Gemüse, Käse, Brei- und Suppenkonzentrate, Öl, Trockenmilch u.a.

Die Ausstellung zeigt interessante und unerwartete Daten über die Menge der Lebensmittel, die im Februar 1942 aus der Oblast Jaroslawl nach Leningrad gebracht wurden.

Ich habe noch nie davon gehört, dass man im ersten Blockadejahr in der Stadt Käse oder Trockengemüse kaufen/erhalten konnte. In einem Artikel in einer Zeitung aus Sowjetzeiten habe ich gelesen, dass Patienten in Krankenhäusern ein dünnes Scheibchen Käse ausgegeben wurde; Wöchnerinnen und stillende Frauen aber bekamen täglich ein Glas verdünnter gezuckerter Kondensmilch.

Im November 1941 begann man, über die Luftlinie ausschließlich Lebensmittel zu transportieren. Für einige Wochen wurde die "Luftbrücke" zu einzigen Verbindung zwischen Leningrad und dem "Großen Land".

Das war die schwierigste Zeit für die Stadt. Die Vorräte gingen schnell zur Neige. Auf dem Ladogasee begannen die Herbststürme, sodass die Schifffahrt praktisch eingestellt wurde. Auf dem Wasserweg wurden keine Lebensmittellieferungen durchgeführt.

In dieser Periode wurden die Brotrationen für die Bevölkerung fünfmal verringert. Ende November lagen sie auf dem absoluten Minimum.

Die Schließung der "Luftbrücke"

Während der Operation verlor man zehn Kampfflugzeuge und 28 der 32 Piloten.

Gegen Ende 1941 verschärfte sich die Situation bei Moskau und an anderen Fronten. Offensichtlich wurden die Flugzeuge für die Erfüllung anderer Aufgaben gebraucht. Die Operation "Luftbrücke" wurde am 25. Dezember 1941 abgebrochen.

In den 3,5 Monaten ihrer selbstlosen Arbeit retteten die Piloten Tausende Menschenleben. Leningrad wurde zweifellos unzureichend, aber wenigstens mit einem Minimum an Lebensmitteln versorgt, was es der Stadt ermöglichte, bis zur Einrichtung der "Straße des Lebens" über das Eis des Ladogasees durchzuhalten.