

# БЕЛАРУСЬ У ПАЧАТКУ ВЯЛІКАЙ АЙЧЫННАЙ ВАЙНЫ: ДАКУМЕНТАЛЬНЫ НАРАТЫЎ І ДАСЛЕДЧЫЦКІЯ ПАДЫХОДЫ

Ю. З. Кантор

## ДО ДОРОГИ ЖИЗНИ: ПУТЬ ЛЕНИНГРАДЦЕВ К ЛАДОГЕ (Зима 1941–1942)

Лакуной исторического знания в теме эвакуации и по сей день остаются сюжеты, связанные с первым «отрезком» пути ленинградцев: от городской квартиры на Финляндский вокзал, и оттуда – до станции Борисова Грива, расположенной на берегу озера, где шла погрузка в ставшие символом зимней эвакуации «полуторки». Данный доклад, основанный на материалах архива Управления ФСБ по СПб и Ленинградской области, Отдела рукописей Российской национальной библиотеки посвящен перипетиям, выпавшим на долю эвакуируемых горожан, на указанном «отрезке».

Ключевые слова: *эвакуация, Финляндский вокзал, поезда, неподготовленность, эвакуопункт, транспорт, смертность, Дорога жизни, Ладога.*

Драматическая эпопея блокадной эвакуации из Ленинграда, казалось бы, исследована глубоко и многосторонне: опубликованы официальные и эго-документы, свидетельствующие о принятии решений (и порой непреодолимых сложностях их осуществления), изучено строительство и функционирование Дороги жизни, путь ленинградцев по льду восточного берега Ладоги до конечных тыловых пунктов назначения, наконец, размещение эвакуированных в различных регионах страны. Однако лакуной исторического знания и по сей день остаются сюжеты, связанные с первым отрезком этого пути: от городской квартиры на Финляндский вокзал, и оттуда - до станции Борисова Грива, расположенной на берегу озера, где шла погрузка в ставшие символом зимней эвакуации «полуторки».

По данным ленинградского УНКВД на первый день Великой Отечественной в Ленинграде проживало 2 млн. 812 тыс. 634 чел., из них – 591 тыс. 603 ребенка [1, Л. 25]. В первый день блокады, 8 сентября, в Ленинграде находилось 2 млн. 457 тыс. 605 чел. [1, 29].

19 ноября 1941 г. Военный совет Ленинградского фронта принял решение создать военно-автомобильную дорогу по льду Ладожского озера для доставки грузов в Ленинград [2, С. 51]. С наступлением ледостава была построена автомобильная дорога по льду Ладожского озера. 22 ноября по еще не окрепшему льду двинулась первая автомобильная колонна. Так начала работать знаменитая ледовая трасса – Дорога жизни [3, С. 57].

Покидающим осажденный город предстояли тяжкие испытания. Для большинства ослабленных и больных ленинградцев они начинались с первых же шагов на пути к начальному пункту эвакуации – Финляндскому вокзалу, ставшему главным центром эвакуации с зимы 1942 года. Традиционно отсюда направлялись поезда Ладожского направления, и, кроме того, он имел

еще важное преимущество – это был, как признавалось и самим противником, единственный вокзал, который «находится вне действенного огня немецкой артиллерии».

Была установлена норма (30 килограммов из расчета на одного человека) перевозимой в поездах и машинах домашней поклажи, но ее мало кто соблюдал. Обычно брали с собой только самые необходимые и ценные вещи. Везти вещи приходилось чаще всего на санках, и их было тяжело тащить изможденному человеку [4, С. 218]. Вместе с имуществом приходилось нередко везти на санках до вокзала и лежачих родных, следя поминутно за тем, чтобы они не выпали из санок. Машинами до вокзала разрешалось довозить только детдомовских детей, «ремесленников» и тех, кто причислялся к научной и художественной элите города. Таковых оказалось 62 500 человек [5, С. 303]. Все остальные должны были идти пешком [4, С. 218].

С 20 ноября ленинградцы стали получать самую низкую норму хлеба за все время блокады – 250 г по рабочей карточке, все остальные – служащие, дети и иждивенцы (неработающие) теперь получали 125 г хлеба в день [4, С. 218].

Со всех концов города еле живые люди тянули саночки со своим скарбом. «Наибольшее число эвакуированных собралось на Финляндском вокзале, – вспоминал профессор С. С. Кузнецов, назначенный начальником одного из университетских эшелонов. – Вокзал представлял жалкое и ужасное зрелище. Во многих местах он сильно пострадал от бомб, залы обледенели, стены покрылись толстым слоем копоти, блестящей изморозью; освещались залы редкими, сильно чадившими коптилками» [6, С. 80].

На эвакуационном Финляндском вокзале отъезжающих ждал мясной обед (из расчета: мясо – 75 граммов, крупа – 70 граммов, жиры – 40 граммов, мука подболточная (суповая) – 20 граммов, сухие овощи – 20 граммов, хлеб – 150 граммов.) и 1 кг хлеба в дорогу. Это было колоссальным искушением: голодные люди были не в силах вовремя остановиться, не съесть весь паек сразу. Вот характерный пример: «На Финляндском вокзале, перед посадкой в поезд нам дали на дорогу по буханке хлеба и миску овсяной каши. Как только поезд тронулся, я принялась за еду. И пока мы ехали до Ладожского озера, я съела всю кашу и целую буханку хлеба. Мне было настолько плохо, что я потеряла сознание» [7]. Увы, было немало случаев, когда вкусившие обильной пищи и попавшие в вожделенный вагон люди умирали еще до того, как поезд отправлялся в путь.

На вокзале был открыт медпункт и даже промтоварный магазин. Там можно было купить теплые вещи: лыжные костюмы, рейтузы, варежки, одеяла, свитера. Кипяток на вокзале, однако, достать было трудно – есть сведения, что его пытались получить у друзей, если они жили недалеко. Как отмечалось в отчете городской эвакуационной комиссии за 22 января – 15 апреля 1942 г., «помещения для эвакуированных были грязные, не отопленные и плохо освещенные. Питательные блоки были явно не подготовлены и не благоустроены» [5, С. 288]. Надо отметить еще одну деталь: «Площадь перед вокзалом. Уборные на вокзале не действуют и, представьте

себе,... и мужчины, и женщины здесь же на улице, не стесняясь друг друга, выполняют естественные свои потребности. Никто не обращает на это внимание. Это в порядке вещей» [8, С. 188].

Задержка отправления поездов стала обычной во время зимней эвакуации. При посадке наблюдалась страшная давка. Все свободные места, тамбуры и проходы были загромождены ящиками и чемоданами [9, С. 203; 10, С. 182]. Пока с криками протаскивали в вагон чемоданы, за прочим имуществом следить было некому. А кражи возможны были и начинались они уже на месте отправления, на самом Финляндском вокзале. Были они самые разнообразные. На вокзале люди выкупали хлеб и продукты в дорогу. «И тут, бывало, набрасывался какой-нибудь грабитель и, рывком выхватив продукты, убежал. Это была кража явная, элементарная. Но бывали кражи и посложнее. Воры проникали в состав проводников на Финляндскую дорогу и организованной шайкой раскрадывали вещи у пассажиров» [11, Л. 11–12]. Все надежды были на транспортную милицию – к ее сотрудникам обращались за помощью, которая хоть и была действенной, но все же никак не могла защитить от злоумышленников. «Из тридцати восьми человек, направленных в первые дни этой (зимней – Ю. К.) эвакуации на Финляндский вокзал, только двенадцать были работоспособными, физически неистощенными» [11, Л. 11–12]. Тридцать восемь человек – даже если бы они были в отличной физической форме – что могли они сделать в переполненном вокзале, с его эвакуационным хаосом...

22 января 1942 г. началась массовая эвакуация по льду Ладожского озера – Дороге жизни (работавшей до апреля 1942 г.). Выехать по ВАД-101 должны были не менее 500 тыс. блокадников. Их путь состоял из нескольких этапов: от Ленинграда до Ладожского озера они перевозились главным образом по железной дороге (от Финляндского вокзала до ст. Борисова Грива), затем на автомашинах через Ладожское озеро до эвакуационных пунктов на восточном берегу (Лаврово, Кобона, Жихарево), а затем вглубь страны железнодорожным транспортом.

Поезда, следовавшие до Ладожского озера, преодолевали путь до станции Борисова Грива, всего несколько десятков километров, более суток, вагоны в них не отапливались. «В условиях возможности обстрела немецкой авиации вождение поездов становилось смертельно рискованным делом: даже ночью, несмотря на соблюдение правил светомаскировки и наличие различных светомаскировочных устройств, белесые струйки пара и дым становились отличными «ориентирами» для вражеских пилотов. Обстрелы и бомбардировки поездов не прекращались практически постоянно» [12, С. 81].

«Самым тяжелым временем в период ладожской эвакуации, было самое ее начало – зимой, – вспоминала блокадница Р. Д. Мессер. – Сколько раз, явно оповещенные кем-то, немцы начинали сильный артиллерийский обстрел в самый разгар посадки (в вагоны и машины – Ю. К.). Бывало, во время та-кого огневого налета на небольшой участок, где скапливались эшелоны, падало один за другим до двадцати осколочных снарядов» [11, Л. 15]. Не меньшую опасность представляли и регулярные артиллерийские

обстрелы: карты и участки железных дорог немцам были хорошо известны, пристреляли местность они также довольно быстро. Вокзалы, депо, водоемные сооружения, крупные станции и мосты были целью люфтваффе [12, С. 81].

В Борисовой Гриве была пересадка, где по многу часов приходилось ждать подачи грузовых автомашин, как правило, открытых, чтобы на них преодолеть короткий, 30-километровый, но полный смертельной опасности путь через Ладогу.

6 декабря 1941 г. Военный Совет Ленинградского фронта принял новое постановление, согласно которому массовая эвакуация должна была начаться с 10 декабря 1941 г. по ледовой дороге через Ладожское озеро, число вывозимых людей к 20 декабря должно было достигнуть 5 тыс. в сутки. Озеро долго не замерзало, и назначенные сроки начала эвакуации (10 и 12 декабря 1941 г.) были пересмотрены: 12 декабря Военный Совет постановил «отложить эвакуацию из Ленинграда» по фронтовой автомобильной дороге впредь до особого распоряжения» [5, С. 277–279, 590]. Но к этому моменту на станцию Борисова Грива прибыли первые партии эвакуированных в поездах. О том, что произошло в действительности, понятно из отчета о работе эвакопункта Борисова Грива: «С 3/ХІІ стали поступать эвакопоезда с ленинградцами (рабочие с семьями с оборонных заводов, спецшколы и школы ФЗО) в составе 15–17 вагонов, имеющие до 1500–1700 чел[овек] в эшелоне. Поступление эвакуированных было по одному, по два эшелона в день. Помещений для принятия такого количества людей подготовлено не было, эвакуируемые размещались по 30–40 чел[овек] в комнату к местным жителям. Столовая, где обслуживались эвакуируемые, находилась далеко от места прибытия эшелонов... Качество обедов было низкое из-за отсутствия ассортимента продуктов и плохой местной воды, причем, подвозку воды с Ладожского озера эвакопункт организовать не мог из-за отсутствия транспорта. Кипяток для эвакуированных отсутствовал. Кроме того, транспорт военно-автомобильной дороги, призванной помимо груза для Ленинграда перевозить через лед также и эвакуируемых, весьма неохотно выполняли эту работу. Это обстоятельство вызывало задержку в отправке эвакуированных, доходящую иногда до 4–5 дней...

Для получения добавочных помещений в деревне дважды была организована эвакуация местного населения, но это мероприятие в большинстве случаев не дало положительных результатов ввиду того, что при освобождении помещений от местных жителей, воинские части... самовольно их занимали» [13, С. 197–198].

Этот краткий отчет охватывает период со 2 декабря 1941 г. по 21 января 1942 г. и представляет собой опыт позднейшей сводки материалов, отражающих первый этап эвакуации. Важно сравнить его с письмом военного прокурора Октябрьской железной дороги, датированным 11 декабря 1941 года. В обоих документах – одна и та же картина.

«Проверкой установлено, – сообщал военный прокурор, – что составы поездов подготовлены, и продвижение эвакопоездов происходит нормально. Наряду с этим выявлено, и это требует немедленного вмешательства для устранения, следующее:

Так, 4 декабря 1941 г. в 21 час. 40 мин. На ст. Борисова Грива прибыл первый эвакопоезд с 84 чел., которые затем должны быть пересажены в автотранспорт для дальнейшей перевозки. Достаточного количества машин, обеспечивающих своевременность перевозки, нет. В связи с этим указанная группа людей находилась частью в поселке у станции, а частью в вагонах до б/ХП-41 г., когда в 2 часа ночи прибыл второй состав с 1000 чел. населения» [4, С. 211].

Измощенные, замерзшие люди оказались в поселке, в неотопливаемых помещениях станции, где не было даже необходимого количества скамеек. Ни питания – даже холодного, – ни медпомощи, в которой нуждались после тяжелого переезда многие, не было.

5 декабря отправление эвакопоезда с 1400 пассажирами было задержано отправлением на 3 час. 25 мин. «вследствие нераспорядительности эвакоорганизаций и ж. д. милиции, не организовавших посадку» [4, С. 211]. Обратим внимание на лаконичное «не организовавших посадку». За этими словами – дополнительные мытарства измученных людей, стоявших на морозном перроне, теснившихся в промерзшем здании станции... Аналогичное положение с эвакуируемыми и прибывшими из Ленинграда было, как свидетельствуют документы, и на станции Ладожское Озеро. 5 декабря было подано всего 5 автомашин вместо 60, причем каждая машина принимала только 8 пассажиров с вещами» [13, С. 192–193].

12 декабря военсовет Ленинградского фронта приостановил эвакуацию. Отправка поездов с эвакуированными из Ленинграда была прекращена «до особого распоряжения». Люди, оказались на берегу Ладоги. Идти вперед им не разрешалось (озеро еще не замерзло), возвращаться самим в город не имелось сил: все были истощены, все тащили за собой немалую поклажу. Те эвакуированные, чьи дети «таяли на глазах» и умирали, пытались сами дойти до противоположного берега. Многие замерзли в пути.

Исследователям еще предстоит хотя бы примерно определить общую цифру безвозвратных потерь ленинградцев во время эвакуации – в пути до Дороги жизни, во время переправы через Ладогу, в длившемся нередко несколько недель «странствии» до места назначения. А также оценить последствия блокады, «настигавших» их нередко многие месяцы спустя после выезда из Ленинграда, в уже относительно благополучных условиях тыловых регионов.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Архив УФСБ РФ по СПб и ЛО. – Ф. 12. Оп. 2. № 18.
2. Ковалев, С. Н. Полномочия Полевого управления Ленинградского фронта: Организация работы Дороги жизни / С. Н. Ковалев, А. Н. Щерба // Ленинград. Война. Блокада. Дорога жизни: материалы и исследования / сост. П. В. Игнатъев, Э. Л. Коршунов, А. И. Рупасов. – СПб. : ГАЛАРТ, 2018.
3. Военные железнодорожники в битве за Ленинград (К 60-летию Победы в Великой Отечественной войне) / Под ред. С. Н. Соловьева. СПб. : Феникс, 2005.

4. *Яров, С. В.* Повседневная жизнь блокадного Ленинграда / С. В. Яров. – М. : Молодая гвардия, 2013.
5. Ленинград в осаде. Сб. документов о героической обороне Ленинграда в годы Великой Отечественной войны. 1941–1944 / отв.ред. А. Р. Дзенискевич. – СПб., 1995.
6. «Мы знаем, что значит война...». Воспоминания, письма, дневники университетов военных лет. – СПб., 2010.
7. *Чурилова, В. В.* Детские воспоминания о войне и блокаде: рукопись. // Отдел рукописей Российской Национальной библиотеки (далее ОР РНБ). Ф. 1273. Д. 13. Л. 14.
8. *Грязнов, Ф. А.* Дневник «Доживем ли мы до тишины?»: Записки из блокадного Ленинграда / Ф. А. Грязнов. – СПб., 2009.
9. *Кулябко, В.* Блокадный дневник / В. Кулябко // Нева. – 2004. – № 3.
10. *Ильин, И.* От блокады до победы / И. Ильин // Нева. – 2005. – № 5.
11. *Мессер, Р. Д.* На рельсах, на вокзалах: очерк о работе ж/д милиции во время ВОВ. [1944] : рукопись // ОР РНБ. Ф. 552. Д. 122. Л. 11–12.
12. *Игнатъев, П. В., Кужим, М. Ф.* Память блокадных перегонов // Ленинград. Война. Блокада. Дорога жизни: материалы и исследования / сост. П. В. Игнатъев, Э. Л. Коршунов, А. И. Рупасов. – СПб. : ГАЛАРТ, 2018.
13. *Черепенина, Н. Ю.* Эвакуация населения Ленинграда по ледовой дороге в 1941 г. (по документам Центрального государственного архива Санкт-Петербурга) // Россия. Век двадцатый. – СПб., 2011.