

---

**«ХРАНЮ, КАК РЕЛИКВИЮ, ПОЖЕЛТЕВШИЙ ЛИСТОК  
ТЕХ ДАЛЕКИХ БЛОКАДНЫХ ДНЕЙ». ПАМЯТЬ ОБ ЭВАКУАЦИИ  
В НЕОПУБЛИКОВАННЫХ ЭГО-ДОКУМЕНТАХ ОТДЕЛА  
РУКОПИСЕЙ РОССИЙСКОЙ НАЦИОНАЛЬНОЙ БИБЛИОТЕКИ**

*Ю. З. Кантор*

**Аннотация.** В статье анализируются и вводятся в научный оборот документы личного происхождения, дающие возможность реконструировать эмоционально значимые эпизоды эвакуации из Ленинграда. Этот массив материалов, хранящийся в Отделе рукописей РНБ, позволяет услышать «голоса блокады».

**Ключевые слова.** Ленинград; блокада; голод; эвакуация; вокзал; Ладожское озеро; дневники; воспоминания.

**«I KEEP, AS A RELIC, A YELLOWED LEAF OF THOSE DISTANT  
BLOCKADE DAYS». THE MEMORY OF THE EVACUATION IN  
UNPUBLISHED EGO DOCUMENTS OF THE MANUSCRIPTS  
DEPARTMENT OF THE RUSSIAN NATIONAL LIBRARY**

**Annotation.** The article analyzes and introduces into scientific circulation documents of personal origin, which make it possible to reconstruct emotionally significant episodes of evacuation from Leningrad. This array of materials stored in the Department of Manuscripts of the RNB allows you to hear the “voices of the blockade”.

**Keywords.** Leningrad; blockade; famine; evacuation; railway station; Lake Ladoga; diaries; memoirs.

Тема эвакуации из Ленинграда в годы Великой Отечественной войны является одной из наиболее востребованных в современном дискурсе изучения блокады. Сохранившиеся в Отделе рукописей Российской национальной библиотеки неопубликованные материалы – дневники, воспоминания и другие документы личного происхождения – дают возможность реконструировать сюжеты, связанные с эвакуацией из Ленинграда, рефлексией на нее. Они являются эмоциональным и при этом фактологически значимым материалом для научного анализа. Введение их в научный оборот становится актом сохранения памяти об их создателях – эвакуируемых, сотрудниках транспортной милиции, водителях легендарных «полуторок», пересекавших Ладожское озеро, публицистах. А, следовательно, – возможностью укрепления исторической памяти и передачи ее будущим поколениям.

«Храню, как реликвию, пожелтевший листок тех далеких блокадных дней, где своей рукой записала всех своих родных:

36 лет – мама умерла 3 мая 1942 года в 9 часов 30 минут;

14 лет – Коля умер 29 марта 1942 года в 7 часов утра;

10 лет – Валя умерла 31 марта 1942 г. в 4 часа вечера;

8 лет – Тоня умерла 1 февраля 1942 года в 4 часа вечера;

5 лет – Толя умер 15 мая 1942 года;

5 лет – Люся умерла 22 февраля 1942 года в 2 часа ночи;

3 года – Вова умер 26 мая 1942 года» [1, л. 17], – этот страшный документ, по глубине трагизма подобный всемирно известному дневнику Тани Савичевой, до сей поры находится в одной из папок «блокадного» фонда РНБ. Его автор передала рукописные воспоминания в библиотеку еще в 70-х гг. Это голос блокадного ребенка, к счастью, пережившего войну: «Когда началась эвакуация предприятий, мы тоже могли выехать с фабрикой «Красная нить», там работал отец, но мама не решилась ехать с нами одна: что, говорит, я там буду с ними делать одна, да и ты тут без нас умрешь». Вот так и остались» [1, л. 5]. Из всей семьи до победы дожила только автор воспоминаний. К эвакуации поначалу многие ленинградцы отнеслись без малейшего энтузиазма. Но городу, к черте которого стремительно приближалась линия фронта, предстояла «разгрузка» – здесь должны были остаться только те, кто работал на нужды обороны. И еще до блокады эвакуация началась.

Московский вокзал принял на себя всю тяжесть первой, доблокадной, массовой эвакуации. В каждом эшелоне уезжало по 1500–2000 человек, отправлять старались по несколько эшелонов в день [2, л. 3–4]. «Залы ожидания, дворы прибытия и отправления поездов – все было забито людьми и вещами. Настроение у всех было тяжелое: враг приближался к родному городу, нелегко было расставаться с местом, где долгие годы протекала мирная, счастливая, трудовая жизнь. Люди нервничали, томились тревогой, неизвестностью» [2, л. 3].

Труднее всего было организовать посадку, поддерживать порядок, бороться с кражами в таком человеческом потоке: «Весь состав дорожной милиции московского вокзала – 150 человек – был брошен на эту работу. Двести курсантов милицейской школы были даны им в помощь» [2, л. 3]. На вокзале посадка шла сразу с нескольких платформ. «Вот тут и нужно было не дать проскользнуть вору, пользовавшимся таким огромным движением» [2, л. 4].

Ночью старались разгрузить вокзал и все платформы. Каждую минуту могли налететь немецкие самолеты, нельзя было держать массы людей в поездах на главных путях. У работников вокзалов и дорожной милиции к этому времени был уже тяжкий опыт эвакуации людей под бомбардировкой, который они приобрели на станциях Октябрьской железной дороги, откуда тоже двигался поток отъезжающих. Эти поезда подвергались бомбежке и при посадке, и в пути следования. «Дорожные милиционеры приняли здесь свое боевое крещение. Сопровождая поезда, они брали на себя охрану безопасности людей и вагонов. Сколько раз, забывая об опасности, грозившей их собственной жизни, расцепляли они горящие вагоны, тащили из них людей, перевязывали раненых, рассредоточивали пассажиров, направляли их в лес, подальше от опасного в эти минуты железнодорожного полотна» [2, л. 5].

Зимой люди, ослабевшие от голода и холода, пешком отправлялись через весь город на вокзал, чтобы нести службу. Нередко им приходилось идти с Московского на Финляндский вокзал ночью по замершему городу, в напряженной тишине города-фронта, перманентно прерывавшейся бомбежками и обстрелами. И ни одного случая неисполнения приказа или ухода дорожных милиционеров с поста зафиксировано не было. [2, л. 8].

«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. Бывало, во время такого огневого налета на небольшой участок, где скапливались эшелоны, падало один за другим до двадцати осколочных снарядов» [2, л. 15]. Не меньшую опасность представляли и регулярные артиллерийские обстрелы: карты у немцев были, участки железных дорог им хорошо известны, пристреляли местность они также довольно быстро. Вокзалы, депо, водоемные сооружения, крупные станции и мосты были целью люфтваффе.

В РНБ хранится эпическое эссе-воспоминание о работе ледовой трассы через Ладогу – Дороги жизни. «По этой дороге обширные заводы перевозились вглубь страны, чтобы там они жили полной жизнью, недостижимые для бомб и снарядов. По этой дороге десятки тысяч обессиленных лишениями граждан переправлялись в города родной страны, чтобы там они отдохнули, подкормились, окрепли. В холодную ноябрьскую ночь сорок первого года вышли на ладожский лед защитники Ленинграда, чтобы проложить эту дорогу. За их плечами был темный, голодающий, мерзнувший город, кругом – кольцо вражеских войск, впереди – родная страна. Весь запас пищи у каж-

дого состоял из 150 г сухарей. Вражеские самолеты летали над ними, бросали бомбы на лед и посылали в них пулеметные очереди. Люди шли, отмечая вехами путь, по которому понесутся колонны автомашин и потянутся конные обозы» [3, л. 2].

В материале содержатся и конкретные факты, характеризующие повседневность тех, кто работал на Дороге жизни, и дающие возможность предположить, почему этот очерк, вероятно, не был опубликован. «Пищью в первые дни были убитые обстрелом лошади. На снежной равнине озера, у каменного порога островка, чернели вмержшие в лед машины. Это были пионеры дороги. Они затонули в те первые ночи и дни, когда тонкий осенний лед трещал и ломался» [3, л. 3].

«Дорога» в те ноябрьские ночи и дни была громадным полем серого льда с белыми и черными пятнами в тех местах, где лед зажал воду. И на этом громадном ледяном поле «не было иных ориентиров, кроме невидимых во мраке тонких палочек – вех, расставленных на расстоянии 50-ти м друг от друга, да гаснувших на ветру фонарей, да регулировщиков, простуженными голосами кричавших в темноту шоферам невидимых машин: “Стой, здесь трещина!”» [3, л. 4].

В декабре ледяной путь стал настоящей трассой – полоской, по которой едут машины. По сторонам его появились дорожные знаки: поворот, восклицательный знак, выросли километровые столбы и столбы-указатели направления дороги» [3, л. 5].

В феврале 1942 г. началась вторая массовая эвакуация населения из Ленинграда. Уезжали женщины с детьми, старики, инвалиды. Город, продолжавший борьбу, должен был избавить от предстоящих испытаний всех, кто не был необходим обороне. Уезжающим нужно было помочь отправиться организованно, не теряя лишних сил. Люди уезжали на машинах через Ладогу. В пути дорожная милиция всячески оберегала уезжающих от краж. 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» [2, л. 11–12]. Все надежды были на транспортную милицию – к ее сотрудникам обращались за помощью, которая хоть и была действенной, но все же не могла в полной мере 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» [2, л. 15]. 38 человек, даже если бы они были в отличной физической форме, то что могли они сделать в переполненном вокзале, с его эвакуационным хаосом... Основным местом, куда было приковано внимание дорожной милиции, – была станция Ладожское Озеро. Здесь происходила перегрузка с машин в вагоны и открытые платформы [2, л. 12]. «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 [5, л. 14]. Мне было настолько плохо, что я потеряла сознание. Рядом сидела моя тетья, а на руках у нее была Аллочка, которая тоже переела, но тихим голосом говорила: “Мама, дай мне еще хлебца.”». [4, л. 15].

Ледовая трасса пропускала теперь в сутки до двух с половиной тысяч машин. Защитники Ленинграда сделали лед Ладожского озера первоклассной дорогой, дорогой союзного значения [4, л. 8]. «Мы учили их не думать о том, что под машиной трещит лед. Мы учили их думать о том, что за ними Ленинград» [3, л. 13].

В конце марта переправляться через озеро на автомобилях стало невозможно – лед растаял. Возобновилась переправа водным транспортом. «Передвигаться я могла, только опираясь на лыжные палки, – вспоминала ленинградка, девочкой эвакуированная летом 1942 г. – На пароход нам помогали садиться моряки... большинство из нас было – маленькие дети. Моряк взял меня на руки. Посадил на какой-то ящик, привязал к стойке шарфом, улыбнулся и сказал: “Возвращайся здоровой”. Своей улыбкой он вселил в меня искру жизни» [4, л. 15].

В конце августа 1942 г. на Ладоге начались штормы. Переправа нередко задерживалась на несколько дней. На берегу в ожидании конца шторма скапливалось до 35 эшелонов – тысячи людей [2, л. 14–15]. И именно в такие дни бомбардировки люфтваффе были особенно массированные. «Сколько раз, явно оповещенные кем-то, немцы начинали сильный артиллерийский обстрел вокзала и платформ в самый разгар посадки» [2, л. 15].

Они обстреливали изможденных женщин и детей, пльвших на открытых баржах. «Когда наш пароход отплыл далеко от берега, то мы увидели на воде крышку от чемодана, а на ней зацепилась белая панамка. Кроме того, на воде плавали деревянные обломки, мячик и другие вещи. Моряки нам сказали, что здесь недавно был потоплен пароход с эвакуированными» [4, л. 15].

Достигнув на восточном берегу Ладожского озера населенных пунктов Кобона и Лаврово, со станции Жихарево, эвакуируемые отправлялись далее по Северной железной дороге в многодневное изнурительное путешествие к месту назначения. «На каждой стоянке из эшелона выносили мертвых и тяжело больных» [4, л. 16].

Сотням тысяч ленинградцев, добравшихся до регионов, принимавших их, эвакуация спасла жизнь, дала возможность (пусть и в весьма непростых условиях) прийти в себя, окрепнуть, встать на ноги в прямом и переносном смысле. Многие считали места эвакуации «своей второй родиной», где они «потихоньку оживали» [1, л. 12]. Но, «потихоньку оживая», считая места эвакуации «своей второй родиной», они – взрослые и маленькие – сохранили любовь к родному городу, мечтали туда вернуться: «Мы очень скучали по Ленинграду. Все наше желание было: хлеб и Ленинград» [1, л. 14].

#### ЛИТЕРАТУРА

1. *Ленцман (Иванова), Е. Н.* Воспоминания о войне: рукопись / Е. Н. Ленцман (Иванова) // Отдел рукописей Российской Национальной библиотеки (ОР РНБ). – Ф. 1273. Д. 13.
2. *Мессер, Р. Д.* На рельсах, на вокзалах: очерк о работе ж/д милиции во время ВОВ [1944]: рукопись / Р. Д. Мессер // Отдел рукописей Российской Национальной библиотеки (ОР РНБ). – Ф. 552. Д. 122.
3. *Хмельницкий, С. И.* Дорога жизни. Рассказ: рукопись / С. И. Хмельницкий // Отдел рукописей Российской Национальной библиотеки (ОР РНБ). – Ф. 709. Оп. 2. Д. 307.
4. *Чурилова, В. В.* Детские воспоминания о войне и блокаде: рукопись / В. В. Чурилова // Отдел рукописей Российской Национальной библиотеки (ОР РНБ). – Ф. 1273. Д. 13.