

РОССИЯ В ВОЙНАХ И РЕВОЛЮЦИЯХ XX ВЕКА (к 75-летию полного освобождения Ленинграда от фашистской блокады)

В. Л. Пянкевич, А. Н. Чистиков

Пешком по озеру: эвакуация населения из Ленинграда в конце ноября — начале декабря 1941 г.

***Пянкевич
Владимир
Леонидович***
д-р ист. наук, проф.,
Санкт-Петербургский
государственный
университет
(Санкт-Петербург,
Россия);

***Чистиков
Александр
Николаевич***
д-р ист. наук,
Санкт-Петербургский
институт истории
РАН
(Санкт-Петербург,
Россия)

Проблема эвакуации ленинградцев в годы блокады через Ладожское озеро привлекала внимание исследователей еще с военных времен¹. Многие ее аспекты изучены достаточно подробно, но некоторые вопросы нуждаются в более тщательном внимании. Один из них — организация пеших переходов через Ладогу в ноябре — декабре 1941 г. Отдельные упоминания содержатся в ряде публикаций², однако специально этот вопрос никто не изучал. Вместе с тем он важен как существенная характеристика организации ладожской коммуникации в начале зимы 1941 г. С учетом сложности и опасности подобного пешего перехода слухи, разговоры и тягостные раздумья о нем немало числа истощенных горожан, готовых решиться на него, свидетельствуют об отчаянности положения в осажденном городе. Настоящую статью надо рассматривать как постановку вопроса, поскольку имеющиеся в распоряжении авторов документы не позволяют детально проанализировать события, связанные с ним.

Первыми о пешем способе выхода из осажденного города узнали и стали выполнять приказы командования военнослужащие, преподаватели, слушатели и курсанты военных учебных заведений Ленинграда.

19 ноября 1941 г. был издан приказ войскам Ленинградского фронта об организации автотракторной до-

роги через Ладожское озеро «с грузооборотом в оба конца 4000 т в сутки». Открытие пешеходного и гужевого движения по ледовой дороге намечалось на 22 ноября, автомобильного — на 25 ноября³. Из содержания приказа очевидно, что перевозки людей первоначально не предусматривались. Через три дня заместитель командующего Ленинградским фронтом начальник тыла генерал-лейтенант Ф. Н. Лагунов утвердил общий план обороны дороги с целью «не допустить проникновения диверсионных групп противника и воспрепятствовать налетам вражеских самолетов на автомобильные и пешие колонны»⁴. Таким образом, идея пеших переходов по Ладоге была заложена уже при подготовке ледовой дороги. Выскажем предположение, что под пешей колонной в данном случае подразумевался строй военных, а не гражданского населения. Подобный способ передвижения войск применялся широко, и в «Наставлении для действий войск зимой» подробно описывались скорость движения и продолжительность марша, указывались особенности при переправе войск по льду⁵. Возможно, было издано соответствующее постановление Военного совета Ленинградского фронта о передвижении походным порядком с западного на восточный берег Ладоги, на основании которого в конце ноября — начале декабря 1941 г. были передислоцированы, в частности, некоторые военные училища. «В середине ноября 1941 г. к нам пришел мой любимый дядя — Иван Павлович Марков, — писала, возвращаясь к тем временам, Л. И. Короткевич. — Он... стал курсантом военной академии в Ленинграде. Академия должна была эвакуироваться 22-го числа. Дядя пришел попросить у нас детские саночки на случай, если придется идти пешком через Ладогу»⁶. Высшее инженерно-техническое училище ВМФ, в котором работал отец писателя П. Н. Лукницкого, «ушло пешком через Ладогу»⁷. Бывший курсант училища ВМФ Б. Певзнер вспоминал: «Предстоял путь... до Ладожского озера поездом, потом более 40 километров пешим порядком по льду до Кобоны... Ледовая трасса была обозначена редкими шестами и разбитым транспортом... Стоило сбиться в кучу, лед начинал трещать... Но опасность не всегда успевали заметить. В одну из присыпанных снегом трещин провалился наш товарищ Лев Гольдштейн, его вытащили, но после ледяной купели он прожил совсем недолго. Так шли всю ночь. Утром, добредя до Кобоны, забились в церковь и стоя дремали, согревая друг друга»⁸.

Переходили замерзшее озеро не только красноармейцы и курсанты. В 1941/42 г. было решено отправить таким же способом воинов-инвалидов. «Мы отобрали 250 инвалидов Отечественной войны [наи]более крепких, — отчитывался 16 декабря 1943 г. на заседании Ленгорисполкома заведующий Ленгорсобесом В. Н. Сусяков, — обмундировали их, подготовили и решили вести через Ладожское озеро пешком. Первая партия дошла благополучно. Потом выводили из города пачками, пока не [по]явилась возможность везти транспортом»⁹.

Идти по ладожскому льду было небезопасно и порой губительно. Согласно упоминавшемуся «Наставлению...», при переправе по льду движение колонны замедлялось вдвое, чем при переходе по зимней дороге без лыж, т. е. снижалось до 1,5–2 км в час. Продолжительность марша зимой обычно не должна была превышать 6–7 часов. Здесь же предстояло пройти 30-километровый путь

по льду, как правило, ночью без пунктов перехода на озере, поскольку существовала большая опасность бомбардировки войск немецкими самолетами. К тому же физическое состояние многих людей оставляло желать лучшего. С 20 ноября 1941 г. суточный хлебный паек воинским частям передовой линии Ленинградского фронта снизился до 500 г, а тыловым частям и учреждениям — до 300 г. Калорийность полевого пайка в этот период составляла 2362 калории (вместо 3590 калорий по норме), а тылового — 1390 калорий, что равнялось 50,1 % положенной калорийности и 60,4 % от физиологической нормы¹⁰.

Общее расстояние, которое предстояло преодолеть сотрудникам и курсантам Военно-морской медицинской академии вскоре после 28 ноября 1941 г., составляло 320 км. Условия переправы оказались суровыми. «За время всего пути было много желудочных заболеваний и до 20 случаев обморожения I и II степени, — пишет М. В. Свинцова. — Докладные сообщают об отсутствии во время эвакуации людских потерь, но есть данные, что в пути умерли 3 человека»¹¹.

Можно согласиться с мнением Лосева, бывшего начальника посадки эвакуопункта Борисова Грива, который полагал, что пешие переходы Ладоги даже военнослужащих были вынужденной мерой из-за непрочности льда на первом этапе эвакуации и отсутствия транспорта¹².

Положение с пешими переходами гражданского населения Ленинграда, исходя из имеющихся в распоряжении авторов документов, представляется более запутанным, чем ситуация с переправой через Ладожское озеро военнослужащих. Длительные пешеходные путешествия не были в те десятилетия чем-то экстраординарным для многих (особенно сельских) жителей нашей страны. В первые месяцы войны с этим пришлось столкнуться и ленинградцам. Сохранилось немало воспоминаний о пешем возвращении с пригородных дач, из мест первой эвакуации детей, а также о прибытии подобным способом беженцев из соседних регионов и близлежащих местностей¹³. Но это происходило летом, когда погода и физическое состояние людей до некоторой степени благоприятствовали таким походам.

Однако к ноябрю — декабрю 1941 г. ситуация кардинально изменилась. Стремительно ухудшающееся продовольственное положение и бытовые условия горожан заставляли власть задуматься о новой массовой эвакуации. В этих условиях и возникает идея организации пеших переходов ленинградцев.

Видимо, одним из первых о планируемой эвакуации пешком из Ленинграда услышал музыкант Театра юного зрителя Л. М. Маргулис. Ему передали, что в разговоре руководителя театра А. А. Брянцева с одной из актрис о возможностях выбраться из города упоминались два способа: отправка 20–30 чел. на самолетах, «остальные должны идти пешком»¹⁴. Маргулис написал об этом 26 ноября 1941 г., а через два дня уже в дневнике 18-летней жительницы Кировского района Лиды Шиленок появились такие строки: «Сегодня по заводу¹⁵ есть слухи, что можно эвакуироваться, т. е. придется идти пешком 270 км, вещи в 30 кг подвезут»¹⁶. Другой ленинградский подросток, школьник Юра Рябинкин, 29 ноября 1941 г. пометил в дневнике: «Мама решила во что бы то ни стало эвакуироваться из Ленинграда», — уточнив на следующий день: «В случае не-

вылета (рейсом самолета. — В. П., А. Ч.) пойдем пешком. Идти километров сто, но как-нибудь пройдем»¹⁷.

Итак, в течение пяти последних дней ноября как минимум в трех дневниках разных людей разного возраста, живших далеко друг от друга и служивших в разных учреждениях, возникает один и тот же слух. Очевидно, такие неформальные известия, которые блокадники с огромной надеждой передавали друг другу, имели реальную основу.

Это допущение укрепляется при изучении дневниковых записей других горожан за первые дни декабря 1941 г. О пеших переходах через Ладожское озеро упоминали директор Архива Академии наук СССР Г. А. Князев, актер Ленинградского областного малого драматического театра Ф. А. Грязнов и его брат, художник того же театра, А. А. Грязнов, экономист 7-й Государственной электростанции И. Д. Зеленская, писатель и военный корреспондент И. Ф. Кратт, профессор химии В. Е. Грушвицкий¹⁸. В их записях обсуждается, в частности, протяженность пешего пути: от 70 до 300 км, но по большей части авторы дневников склонялись к 200 км.

Расхождение в оценках расстояния, которое должны были пройти эвакуирующиеся, объясняется неосведомленностью горожан, отсутствием у них необходимых знаний и понимания сложности этой операции, а также, видимо, тем, что данные о Военно-автомобильной дороге № 101 были засекречены.

Тем не менее некоторые ленинградцы были недалеко от истины. По оценке исследователей, в конце ноября — начале декабря 1941 г. длина маршрута от Ленинграда до станций Заборье и Подборовье составляла 308 км, из них 30 км приходилось на озерный участок дороги. После освобождения Тихвина 9 декабря 1941 г. общая протяженность маршрута сократилась до 180 км¹⁹. Не было в дневниковых записях блокадников и определенности относительно разрешенного веса багажа: если А. А. Грязнов вслед за Лидой Шиленок писал о 30 кг, то рассудительный Юра Рябинкин сетовал, что «маме с ее опухшими ногами и болезнью, Ире с ее малой силой, мне со всеми остальными заботами о них и о себе, людям с 60-килограммовым, если не больше, багажом, не пройти далекого трехсоткилометрового снежного пути, не пробыть месяца в дороге»²⁰. Разные представления о необходимом багаже свидетельствуют о разном понимании нужности и ценности вещей, многие из которых приобретались с большим трудом.

Характерными особенностями декабрьских записей по сравнению с ноябрьскими были, во-первых, их развернутость, во-вторых, оценка ленинградцами своих сил для предстоящего «пешеходно-бомбежного», по выражению И. Ф. Кратта, похода. Перспективу пешком вырваться из блокадного кольца горожане воспринимали не только с большой надеждой, но и с тревогой, с опасениями. Так, Ф. А. Грязнов весьма эмоционально отзывался о циркулировавшей в городе идее: «Мороз, вьюга и непрерывные налеты на идущих — вот спутник всех эвакуирующихся таким путем. Не знаешь, что выбирать. Лично я стою за подобную [эвакуацию], хотя бы ради эвакуации. Опасно, нет слов, но впереди какая-то перспектива есть, дорога к хлебу, к безбомбежному житью. Остаться здесь — беспрестанные налеты, бомбардировки, недоедание сейчас,

призрак голода впереди»²¹. Еще более решительно были настроены женщины с детьми, в частности сотрудницы Архива Академии наук СССР: «Хотят уезжать Орбели с тремя детьми (9-ти, 12-ти и 15-ти [лет]), Урманчеева тоже с тремя детьми (1-го, 3-х и 5-ти [лет]), Травина колеблется. Остальные отказались, идти пешком придется около 150–200 километров. Багаж и детей обещают везти. Панический ужас перед голодом бросает людей на большой риск. Орбели говорит: “Все равно: здесь умереть голодной смертью, идти — иметь какой-то шанс на спасение”»²². Инженер И. Д. Зеленская не могла удержаться от укоров в адрес недалёковидных сограждан: «Километров 200 надо итти (так в оригинале. — В. П., А. Ч.) путь через Ладогу. Нелегкое путешествие, но многие соглашались даже с детьми, лишь бы прочь из Ленинграда. А как приходилось уговаривать людей 3 месяца тому назад, как все упирались! Теперь же, когда дети стоят вплотную рядом с голодом — другой разговор»²³.

Перспективу пешеходной эвакуации ленинградцы обсуждали очень оживленно и эмоционально. «Те, которые собрались уходить из Ленинграда пешком, были взволнованы и обсуждали свое задуманное отчаянное предприятие “на кухне”, около уборной, — записывает 4 декабря Г. А. Князев. — В учреждениях Академии наук — паническое настроение. Многие хотят уходить, другие не хотят... В Институте истории верхи улетели, те, кто находят в себе силы, собираются уходить пешком, а остальные?»²⁴

Между тем даже по сравнению с октябрём продовольственная ситуация в городе существенно ухудшилась. Дважды, 13 и 20 ноября, Военный совет Ленинградского фронта сокращал нормы снабжения горожан хлебом. В последней декаде ноября ленинградцы получали в день 125 г (служащие, иждивенцы и дети до 12 лет) и 250 г (рабочие и ИТР), на 75 г и 150 г меньше соответственно. Хуже стало и с другими продуктами питания. К тому же не все граммы доходили до потребителя, поскольку, во-первых, не всегда удавалось отоварить карточки, а во-вторых, качество обедов в столовых оставляло желать лучшего²⁵.

Сложно сказать, какими официальными причинами было вызвано резкое изменение тональности неформальных известий о пешей эвакуации, точнее, отсрочке или даже ее запрете. Уже 4 декабря Г. А. Князев записывает в дневнике: «Вечером распространились слухи, что объявленная эвакуация временно откладывается. Верно это или нет — не знаем»²⁶. Этот слух подтверждает и Ю. Рябинкин, который 5 декабря слышал «в какой-то очереди, что запрещена пешая эвакуация, которая производилась по льду Ладожского озера»²⁷. Через день-два разговоры о пешей эвакуации исчезают из изученных нами дневников за одним исключением. Шестнадцатилетний Миша Тихомиров 11 декабря записал: «Идут разговоры об эвакуации через лед Ладожского озера. Кто говорит, идти пешком — 200 км, кто 250 км»²⁸. Вероятно, это были уже отзвуки прошедшей кампании. Встает вопрос: насколько эти слухи соответствовали реальности?

19 ноября 1941 г. Военный совет Ленинградского фронта утвердил Комиссию по эвакуации людей из Ленинграда во главе с председателем исполкома Ленгоссовета П. С. Попковым. Одной из ее задач была забота о способах

эвакуации²⁹, но конкретные формы не указывались. В изданном неделей позднее распоряжении Совета по эвакуации СССР ленинградцев предлагалось перевозить через озеро автотранспортом³⁰. О пеших переходах речь пока не велась, во всяком случае на официальном уровне.

Первые дни работы автомобильной дороги, отягощенные ее неустроенностью, ненадежной ледовой обстановкой, скверным состоянием автотранспорта, организационными неурядицами, показали, что о массовой эвакуации речи быть не могло. Об этом пишет и Г. Л. Соболев³¹.

Названные обстоятельства вкупе с начавшимся движением военных походным порядком способствовали формированию идеи о подобных пеших переходах и для гражданского населения. Кто стал ее автором — неизвестно, однако на то, что она существовала, причем как секретный проект, указывает ряд косвенных признаков.

По признанию А. А. Грязнова, после того как директор театра объявил в качестве возможного способа эвакуации через Ладогу пешей колонной, он попросил «никому об этом не говорить, так как это государственная тайна»³².

3 декабря Г. А. Князев записал в дневнике: «Сегодня на службе плохо работали. Было много волнений по поводу предполагаемой эвакуации. Утром получили официальное извещение об этом»³³. От кого и в какой форме оно поступило — Князев умолчал. Заместитель директора завода им. Молотова Г. Я. Соколов в 1944 г. ссылаясь на «указание райкома партии об организации людей для отправки на ту сторону Ладожского озера пешком»³⁴. В результате выборочного обращения к ряду фондов (в том числе и некоторых райкомов партии) в Центральном государственном архиве историко-политических документов Санкт-Петербурга (ЦГАИПД СПб), а также в Центральном государственном архиве Санкт-Петербурга (ЦГА СПб) пока не удалось выявить никаких распорядительных документов, относящихся к эвакуации пешком в эти дни.

Почти сразу за решением о пешей эвакуации последовало распоряжение о его отмене. Уже 6 декабря Г. А. Князев отметил: на совещании у начальника Административно-хозяйственного отдела ленинградских учреждений Академии наук Федосеева 6 декабря 1941 г. «выяснилось, что отправление эвакуированных пешком нецелесообразно. Первый же опыт дал множество отставших»³⁵. Эта дневниковая запись подтверждается сведениями, сообщенными на партийном собрании ленинградских учреждений АН СССР 6 декабря 1941 г. В протоколе отмечено, что информация Федосеева об эвакуации сотрудников Ленинградского отделения АН СССР принята к сведению³⁶.

Итак, официальное извещение о пешей эвакуации просуществовало три дня и было отменено. Возможно, этим документом стало принятое 6 декабря 1941 г. Постановление Военного совета Ленинградского фронта об эвакуации людей из Ленинграда, начиная с 10 декабря. Организация эвакуации возлагалась на комиссию Попкова, а переправлять по озеру намечалось на автотранспорте. Однако 12 декабря 1941 г. Военный совет Ленфронта постановил отложить эвакуацию из Ленинграда по фронтовой автомобильной дороге впредь до особого распоряжения³⁷. На наш взгляд, причиной тому стала неподготовленность к массовому вывозу ленинградцев из города.

Причины же отказа от пешей эвакуации лежат на поверхности. Предлагая физически ослабленным людям разного возраста с детьми и багажом этот способ эвакуации, властные органы обрекали большинство из них на верную гибель. Подтверждение тому — трагическая ситуация, описанная в стенограмме сообщения Лосева, начальника посадки эвакуопункта Борисова Грива. В эшелоне, который прибыл 3 декабря 1941 г., было 2 тыс. переселенцев, эвакуированных в Ленинград в июле из пригородов и других областей. Эти люди были настолько истощены, что не могли двигаться и в большом количестве умирали до середины декабря. «Здесь были горы трупов. Мы размещали до 200 чел. Из них 50 % умирали». Некоторые прибывавшие из города блокадники были настолько истощены и больны, что идти пешком через озеро и преодолеть расстояние в 61 км не могли. По мнению военных и медсанчасти, невозможно было и перевезти их, все равно бы не доехали. Им было предложено возвратиться в Ленинград³⁸.

Видимо, несмотря на отсутствие директивного решения или какого-либо руководящего указания, разрешающего пешие переходы через Ладогу, эвакуируемые, оказывавшиеся на западном берегу, стремились даже самостоятельно преодолеть озеро по льду. Решимости сделать это добавляли условия, в которых оказывались выехавшие из Ленинграда в пунктах эвакуации. По свидетельству того же Лосева, проблема состояла и в их размещении. Местные жители Борисовой Гривы по прибытии огромного количества блокадников их «не пускали, закрывали двери, поднимали крик. Работникам эвакуопункта приходилось силой открывать двери и размещать людей»³⁹. Оказавшись на берегу Ладожского озера в столь тяжелых условиях, люди требовали отправить их далее любым способом. Как рассказывает Лосев, «4 декабря 1941 г. проезд был закрыт — перевозить через озеро было нельзя. Однако постоянно прибывавшие из Ленинграда в Ваганово или Борисову Гриву требовали, чтобы их отправляли через озеро пешком. Таких организованных переходов было довольно много»⁴⁰.

По словам Лосева, результат первого подобного пешего перехода оказался таков: «Люди были сильно истощены и больше не могли здесь находиться, они решили идти через озеро пешком, их собралась группа в 750 чел. Наша медчасть выслала с ними дружинниц для оказания медицинской помощи в дороге. До 9-го километра дошли все, а затем начали чувствовать усталость, им хотелось сесть, но сесть на льду Ладожского озера — это значит остаться здесь навсегда и замерзнуть. Тогда на озере приходилось отсеивать людей, определять их по состоянию — кто может идти, кто нет, и с 9-го километра продолжало путь меньше половины людей, остальные вернулись обратно, часть из них попала в больницы, других отправили в Ленинград»⁴¹.

Эти спонтанные переходы начала декабря 1941 г. не были, видимо, учтены властными органами как официальные. Во всяком случае, в документе, подготовленном П. С. Попковым для А. А. Жданова в середине декабря 1941 г., отмечается, что с 29 июня по 14 декабря 1941 г. эвакуация населения из Ленинграда происходила железнодорожным и воздушным транспортом, а также водным путем⁴². Никакие пешие переходы гражданского населения не упоминаются.

Идея переправы через Ладогу пешком значительных групп людей из блокированного Ленинграда тем не менее не была оставлена. Так, в справке о проведенной эвакуации военных и гражданских лиц и членов их семей по состоянию на 30 декабря 1941 г. в графе «Военнослужащие и члены их семей» указывается, что «походным порядком через Ладожское озеро» было эвакуировано 7345 чел.⁴³ В отчете городской эвакуационной комиссии об эвакуации из Ленинграда с 29 июня 1941 г. по 15 апреля 1942 г. говорится: «Походным порядком через Ладожское озеро и неорганизованно автотранспортом за период с конца декабря 1941 г. по 22.I. 42 г. эвакуировано (население не Ленинграда) 36 118 человек»⁴⁴. Эти же данные приводились в других публикациях⁴⁵. Обращает на себя внимание тот факт, что в это число не входили жители города. К военным на данном этапе добавились беженцы и, возможно, некоторые другие группы людей, которых власть не относила к городскому населению.

Хотя к этому времени трасса была оборудована намного лучше, чем в первые недели работы, пешие переходы по-прежнему оставались сложными и опасными. По воспоминаниям бывшего курсанта Высшего военно-морского училища им. Фрунзе С. В. Сахарнова, они переправлялись через озеро в самом конце декабря 1941 г.: «Когда мы сошли на лед, я посмотрел на часы: было ровно полночь. Пошли по автомобильной колее... Кончался четвертый час пути... Неожиданно он вымыл из темноты низкую полоску берега. Мы радостно кинулись к нему, но оттуда, навстречу нам, ударил один пулемет, за ним — второй... На наше счастье, немцы не разобрались, что перед ними случайная плохо организованная группа и не спустились на лед. Кроме того, нас спасла поземка. Она ударила, подняла густое низовое облако, скрыла берег... Мы по ошибке вышли не к восточному берегу Ладоги, а к южному... К долгожданной Большой земле, к селению Кобона, вышли только к вечеру... Когда я вскарабкался на крутой заиндевельный берег, на моих часах было четыре часа дня. Мы шли через Ладогу ровно шестнадцать часов»⁴⁶. Один из крупнейших исследователей ленинградской блокады Г. Л. Соболев называет начавшуюся с конца декабря 1941 г. «походным порядком» через Ладожское озеро эвакуацию беженцев, оставшихся в блокированном городе, актом безрассудства⁴⁷.

Если пешие переходы значительных партий военных и гражданских лиц в ноябре 1941 г. — в первые месяцы 1942 г. представляли собой довольно редкое явление, то одиночки и небольшие группы ходили по ледовой трассе чаще. Уже 21 ноября 1941 г., когда Ф. Г. Лагунов совершал пробную поездку по будущей Дороге жизни, ему не раз встречались пешеходы. Как правило, это были ленинградцы, задержавшиеся на Большой земле и возвращавшиеся в осажденный город⁴⁸. Попадались на трассе и смельчаки, пытавшиеся вырваться из блокированного города. По воспоминаниям художника М. Ю. Конисской, «домработницы наши разъехались. Одна пошла пешком через Ладожское озеро и спаслась»⁴⁹. Такие путешественники подвергали себя невероятному риску, особенно в первый период работы ледовой дороги. Автор главы о Дороге жизни в «Очерках истории Ленинграда» А. Л. Фрайман еще в середине 1960-х гг. писал о пешеходах конца ноября — начала декабря 1941 г.: «Транспортных средств для переброски людей через озеро было мало, люди

переправлялись, как правило, случайным транспортом или шли пешком по льду. В пути они испытывали большие лишения, нередко попадали под обстрелы, многие от истощения падали на лед. Обогревательных пунктов для эвакуированных на трассе еще не было. От голода и холода многие погибали, едва достигнув восточного берега Ладоги»⁵⁰.

Все пешеходы должны были иметь соответствующее разрешение на въезд в город и выезд из него, поскольку побережье Ладожского озера считалось запретной зоной, в которой действовали специальные опергруппы — заслоны⁵¹. Разрешенное пешеходное движение по озеру продолжалось до 24 апреля 1942 г., когда ледовая дорога перестала функционировать.

В ряду нескольких волн массовой эвакуации ленинградцев в годы блокады попытка перемещения военных частей и гражданского населения с использованием пешего способа передвижения на одном из самых трудных участков пути в ноябре — декабре 1941 г. составляет небольшой, но существенный эпизод.

Какие-либо официальные документы об организации пешей эвакуации как военных, так и жителей блокадного города через Ладожское озеро нам неизвестны. Вероятнее всего, военные руководствовались приказом, который мог быть издан от имени Военного совета Ленинградского фронта. Что же касается идеи пешего перехода жителей блокированного города, то, возможно, она родилась по аналогии с эвакуацией военнослужащих походным порядком. Ее авторами могли стать как руководители отдельных предприятий и организаций, так и представители советских и партийных органов. Однако соответствующее распоряжение в виде решения или постановления, телефонограммы или указания — это прерогатива либо советских, либо партийных органов городского уровня.

Возникновение самой мысли об отправке неподготовленных физически и морально, ослабевших от голода горожан показывает лихорадочные поиски городскими властными органами способов вывоза ленинградцев в связи с ухудшавшимися продовольственным положением и бытовыми условиями. Благие пожелания могли привести к трагедии, и лишь явная неподготовленность к массовой эвакуации не дала возможность осуществить этот авантюрный проект. Вместе с тем он не был отринут, и в более скромных масштабах использовался зимой 1941–1942 гг., когда ледовая дорога была более или менее обустроена, хотя, вероятно, это не спасало эвакуируемых от обморожения и даже гибели.

Отношение ленинградцев к идее пешей эвакуации по льду Ладоги, судя по сохранившимся дневникам и некоторым другим документам, оказалось двойным. Одни, избавляясь от голода и холода, были готовы рискнуть, чтобы в случае удачного исхода найти спасение на Большой земле, другие пытались здраво соотнести свои силы и условия перехода, понимая реальную опасность такого способа эвакуации.

¹ Из последних историографических обзоров см.: *Михайлов А. А.* Дорога жизни: историографический очерк // Ленинград. Война. Блокада. Дорога жизни: материалы и исследования. СПб., 2018. С. 11–27.

² См., напр.: *Сапаров А. В.* Дорога жизни. Л., 1949. С. 174; *Манаков Н. А.* В кольце блокады. Хозяйство и быт осажденного Ленинграда. Л., 1961. С. 84; *Ковальчук В. М.* Магистраль мужества: Коммуникации блокированного Ленинграда. 1941–1943. СПб., 2001. С. 170; *Пянкевич В. Л.* «Люди жили слухами»: Неформальное коммуникативное пространство блокадного Ленинграда. СПб., 2014. С. 449–457; *Свицкова М. Н.* Проблемы эвакуации Военно-морской медицинской академии в г. Киров в период Великой Отечественной войны // Вестник Вятского государственного гуманитарного университета. История. Исторические науки. 2015. С. 34–39; и др.

³ *Ковальчук В. М.* Ленинград и Большая Земля. История Ладожской коммуникации блокированного Ленинграда в 1941–1943 гг. Л., 1975. С. 100–102.

⁴ Цит. по: *Ковальчук В. М.* Магистраль мужества... С. 182.

⁵ Наставление для действий войск зимой. М., 1941. С. 58–60, 92–93. — В 20-х числах ноября 1941 г. на Ленинградском фронте готовилась операция по захвату плацдарма на южном берегу Ладоги силами двух полков 80-й стрелковой дивизии и полка лыжников. Для этого им предстояло совершить марш протяженностью 15 км по открытому льду. Операция, трижды начинавшаяся, закончилась неудачей. Подробнее см: *Мосунов В. А., Шагин В. В.* Шлиссельбургский десант 28 ноября 1941 г. СПб., 2018. С. 25–52.

⁶ *Короткевич Л. И.* Нам жизнь дана... Б. м., 2010. С. 12.

⁷ Из дневников Павла Николаевича Лукницкого // Перекрестки судеб. Воспоминания Лукницких / сост. В. А. Лукницкий. М.; СПб., 2014. С. 250.

⁸ Книга живых. Воспоминания евреев-фронтовиков, узников гетто и нацистских лагерей, бойцов партизанских отрядов, защитников блокадного Ленинграда. Кн. 1. СПб., 1995. С. 275.

⁹ Стенограммы заседаний исполкома Ленинградского городского совета. Записи докладов, обсуждений, замечаний к проектам, решения: январь — декабрь 1943 г.: сб. документов. СПб., 2018. С. 564. — Вероятно, речь шла о легкораненых. О них и курсантах военных училищ, походным порядком переходивших Ладогу в конце ноября — начале декабря 1941 г., вспоминал один из военных дорожников (*Школьников С. И.* Незабываемое // На Дороге жизни. Л., 1975. С. 240).

¹⁰ Военно-автомобильная дорога через Ладожское озеро в зиму 1941–1942 гг. // Ленинград. Война. Блокада... С. 145–146.

¹¹ *Свицкова М. Н.* Проблемы эвакуации Военно-морской медицинской академии... С. 35–36.

¹² Стенограмма о работе эвакуопункта «Борисова Грива» // Центральный государственный архив историко-политических документов Санкт-Петербурга (далее — ЦГАИПД СПб). Ф. 4000. Оп. 10. Д. 321. Л. 26, 27, 28.

¹³ См., напр.: *Соловьева В., Талалаев А., Иванова О.* Солдатские вдовы. СПб., 2000, С. 313; *Соловьева Э.* Судьба была выжить // Нева. 2006. № 9. С. 217; *Владимиров И. А.* «Памятка о Великой Отечественной войне». Блокадные заметки 1941–1944 гг. / подготовка текста, вступит. статья, биограф. очерк Н. И. Баторевич. СПб., 2009. С. 13; и др.

¹⁴ Человек из оркестра. Блокадный дневник Льва Маргулиса. СПб., 2013. С. 56.

¹⁵ Речь идет о судостроительном заводе им. Андре Марти, на котором Лида Шиленок работала в отделе технического контроля. Благодарим Н. В. Деконскую за эту информацию.

¹⁶ Дневник Лиды Шиленок // Санкт-Петербургское государственное бюджетное учреждение (далее — СПб ГБУ) «Музей “Нарвская застава”». КП-8052. Ф. П. Д. 2483 (запись от 28.11.1941).

¹⁷ *Адамович А., Гранин Д.* Блокадная книга. Л., 1989. С. 387–388.

¹⁸ *Князев Г. А.* Дни великих испытаний. Дневники 1941–1945. СПб., 2009. С. 331; *Грязнов Ф. А.* Дневник. 7 сентября 1941 г. — 7 февраля 1942 г. // «Доживем ли мы до тишины?»: записки из блокадного Ленинграда. СПб., 2009. С. 134–135; *Грязнов А. А.* Дневник 1941–1942 гг. // Человек в блокаде. Новые свидетельства. СПб., 2008. С. 59; *Зеленская И. Д.* Дневник. 7 июля

- 1941 г. — 6 мая 1943 г. // «Я не сдамся до последнего...»: записки из блокадного Ленинграда. СПб., 2010. С. 52; «...Так интересно жить!»: блокадный дневник И. Ф. Кратта // Ежегодник Рукописного отдела Пушкинского Дома. 2015. № 32. С. 382; Дневник жителя блокадного Ленинграда Владимира Евграфовича Грушвицкого // Аврора. 2015. № 1. С. 213.
- ¹⁹ Сапаров А. В. Дорога жизни. С. 52; Ковальчук В. М. Магистралю мужества... С. 116.
- ²⁰ Адамович А., Гранин Д. Блокадная книга. С. 417.
- ²¹ Грязнов Ф. А. Дневник... С. 134–135.
- ²² Князев Г. А. Дни великих испытаний... С. 335 (запись от 03.12.1941).
- ²³ Зеленская И. Д. Дневник... С. 52 (запись от 05.12.1941). — Изменившееся настроение отмечал в эти дни и первый секретарь Кировского райкома партии В. С. Ефремов: «Сейчас те, которые не хотели уезжать из Ленинграда, приходят и говорят: “А почему вы нас не арестовывали за то, что мы не уезжали?” (Стенографический отчет совещания аппарата Кировского РК ВКП(б) г. Ленинграда. 26 ноября 1941 г. // ЦГАИПД СПб. Ф. Р-417. Оп. 3. Д. 72. Л. 3).
- ²⁴ Князев Г. А. Дни великих испытаний... С. 336.
- ²⁵ Дневник Лиды Шиленок // СПб ГБУ «Музей “Нарвская застава”». КП-8052. Ф. II. Д. 2483 (записи от 12.11.1941 и от 20.11.1941).
- ²⁶ Князев Г. А. Дни великих испытаний... С. 337.
- ²⁷ Адамович А., Гранин Д. Блокадная книга. С. 419.
- ²⁸ Дневник Миши Тихомирова. Ленинград 1941–1942 гг. СПб., 2010. С. 9.
- ²⁹ Эвакуация населения Ленинграда по ледовой автодороге в 1941 г. (по документам Центрального государственного архива Санкт-Петербурга) / публ., введ. ст. и коммент. Н. Ю. Черепениной // Россия. Век двадцатый: сб. статей к 95-летию доктора исторических наук В. М. Ковальчука. СПб., 2011. С. 179.
- ³⁰ Там же. С. 180–181.
- ³¹ Соболев Г. Л. Ленинград в борьбе за выживание в блокаде. Книга первая: июнь 1941 — май 1942. СПб., 2013. С. 276, 277.
- ³² Грязнов А. А. Дневник 1941–1942 гг. С. 59.
- ³³ Князев Г. А. Дни великих испытаний... С. 335.
- ³⁴ Цит. по: Грязнов Ф. А. Дневник... С. 134–135. Прим. 149.
- ³⁵ Князев Г. А. Дни великих испытаний... С. 339.
- ³⁶ Протокол № 2 общего партийного собрания ленинградских учреждений Академии наук ССР. 6 декабря 1941 г. // ЦГАИПД СПб. Ф. Р-2019. Оп. 2. Д. 170а. Л. 4 об.
- ³⁷ Ковальчук В. М. Магистралю мужества... С. 170.
- ³⁸ Стенограмма о работе эвакуопункта «Борисова Грива» // ЦГАИПД СПб. Ф. Р-4000. Оп. 10. Д. 321. Л. 25, 26.
- ³⁹ Там же. Л. 27–28.
- ⁴⁰ Там же. Л. 26.
- ⁴¹ Там же. Л. 27.
- ⁴² Справка об эвакуации населения из гор. Ленинграда. 15 декабря 1941 г. // Российский государственный архив социально-политической истории. Ф. 17. Оп. 121. Д. 130. Л. 42. — Благодарим К. А. Болдовского за предоставленный документ.
- ⁴³ Эвакуация населения Ленинграда по ледовой автодороге в 1941 г. С. 197.
- ⁴⁴ Отчет городской эвакуационной комиссии об эвакуации из Ленинграда с 29 июня 1941 г. по 15 апреля 1942 г. 26 апреля 1942 г. // Ленинград в осаде: сб. документов о героической обороне Ленинграда в годы Великой Отечественной войны 1941–1944. СПб., 1995. С. 302. — В это число, по-видимому, вошли 600 «пешеходов», обозначенных как «комсомол (группа)», перешедших Ладогу 17 января 1942 г. (Сводка на разрешенные машины и эвакуируемых из Ленинграда за период с 1 января по 23 января 1942 г. // Центральный государственный архив Санкт-Петербурга. Ф. Р-330. Оп. 1. Д. 5. Л. 47–48).
- ⁴⁵ Карасев А. В. Ленинградцы в годы блокады. 1941–1943. М., 1959. С. 199; Мананов Н. А. В кольце блокады... С. 84; Очерки истории Ленинграда: в 7 т. Т. 5. Л., 1967. С. 239.
- ⁴⁶ Сахарнов С. Мы остались живы и победили // Ничто не забыто: 320 страниц о 900 днях блокады Ленинграда. СПб., 2005. С. 83–85.
- ⁴⁷ Соболев Г. Л. Ленинград в борьбе за выживание... С. 278.

⁴⁸ Якубовский Б. В. Ради тебя, Ленинград // На Дороге жизни. Л., 1970. С. 74.

⁴⁹ Конисская М. Злые годы // Новый мир. 1962. № 2. С. 67.

⁵⁰ Очерки истории Ленинграда. Т. 5. С. 239.

⁵¹ Эвакуация населения Ленинграда по ледовой автодороге в 1941 г. С. 181–191, 194–195.

Статья поступила в редакцию 17 апреля 2018 г.

Рекомендована в печать 3 декабря 2018 г.

ДЛЯ ЦИТИРОВАНИЯ

Пянкевич В. Л., Чистиков А. Н. Пешком по озеру: эвакуация населения из Ленинграда в конце ноября — начале декабря 1941 г. // Новейшая история России. 2019. Т. 9, № 1. С. 56–69. <https://doi.org/10.21638/11701/spbu24.2019.103>
УДК 94(47).084.8

Аннотация: Статья посвящена малоисследованному сюжету из истории эвакуации населения Ленинграда в годы блокады. Опираясь главным образом на дневниковые записи, воспоминания и неопубликованные документы, авторы анализируют процесс возникновения и реализации идеи пеших переходов значительных групп людей из блокированного города через Ладожское озеро на Большую землю в конце ноября — начале декабря 1941 г. Эта попытка рассматривается как существенная характеристика организации ладожской коммуникации в начале зимы 1941 г. Изучение источников приводит авторов к гипотезе о существовании распорядительных документов военных и гражданских органов, в которых фиксировался пеший способ передвижения через Ладожское озеро. В статье доказывается использование походного порядка пересечения Ладоги по льду при переброске из Ленинграда различных групп военнослужащих. Идея массовой пешей эвакуации гражданского населения в это время не была официально реализована. Авторы приходят к выводу о том, что возникновение идеи об отправке неподготовленных физически и морально горожан показывает лихорадочные поиски городскими властными органами способов вывоза ленинградцев в связи с ухудшавшимися продовольственным положением и бытовыми условиями. Благие пожелания могли привести к трагедии, и лишь явная неподготовленность к массовой эвакуации не дала возможность осуществить авантюрный проект. Отношение ленинградцев к этой идее, судя по сохранившимся дневникам и некоторым другим документам, было двояким. Одни, избавляясь от голода и холода, были готовы рискнуть, чтобы в случае удачного исхода найти спасение на Большой земле, другие пытались здраво соотнести свои силы и условия перехода, понимая реальную опасность такого способа эвакуации.

Ключевые слова: Великая Отечественная война, Ленинград, блокада, Ладожское озеро, Дорога жизни, эвакуация, походный порядок, блокадные дневники.

Сведения об авторах: Пянкевич В. Л. — д-р ист. наук, проф., Санкт-Петербургский государственный университет (Санкт-Петербург, Россия); v.pyankevich@spbu.ru | Чистиков А. Н. — д-р ист. наук, заведующий отделом современной истории России, Санкт-Петербургский институт истории РАН (Санкт-Петербург, Россия); tchistikov@yandex.ru

Санкт-Петербургский государственный университет, Россия, 199034, Санкт-Петербург, Университетская наб., 7–9

Санкт-Петербургский институт истории РАН, Россия, 197110, Санкт-Петербург, Петрозаводская ул., 7

FOR CITATION

Piankevich V. L., Chistikov A. N. 'Along the Lake on Foot: The Evacuation of the Population from Leningrad in late November and early December, 1941', *Modern History of Russia*, vol. 9, no. 1, 2019, pp. 56–69. <https://doi.org/10.21638/11701/spbu24.2019.103> (In Russian)

Abstract: This article examines the little-studied issue from the history of the civilian evacuation from Leningrad in the years of the Blockade. Drawing on diaries, memoirs, and unpublished documents, the authors analyze the emergence and realization of large groups of people traversing Lake Ladoga by foot, from the besieged city to the rest of the USSR, in late November and early December, 1941. This attempt was considered an essential characteristic of the organization of Ladoga communication at the beginning of the winter of 1941. These sources suggest the hypothesis of the existence of administrative documents from military and civil bodies that developed the idea of travel across the lake on foot. A marching order across Ladoga's ice for various groups of military personnel was employed, and the idea of mass evacuations of civilians on foot was not officially realized at this time. The authors conclude that the emergence of this idea of sending civilians who were physically and morally unprepared reveals the authorities' feverish search for ways to evacuate Leningrad's inhabitants in the face of the worsening situation with food and living conditions. Good intentions could lead to tragedy, and the general unpreparedness for mass evacuation stood in the way of this adventurous, if dangerous, project. Judging by diaries and other documents, Leningraders had one of two attitudes to this plan. Some were ready to take this risk that to flee hunger and cold, in hopes of finding rescue beyond the city, while others tried to consider forces and conditions of this journey, understanding the real danger for this form of evacuation.

Keywords: Great Patriotic War, Leningrad, blockade, Road of Life, evacuation.

Authors: *Piankevich V.L.* — Dr. Sci. in History, Professor, St Petersburg University (St. Petersburg, Russia) v.pyankevich@spbu.ru | *Chistikov A.N.* — Dr. Sci. in History, Head of the Department of Contemporary Russian History, St. Petersburg Institute of History of the Russian Academy of Sciences (St. Petersburg, Russia) tchistikov@yandex.ru

St. Petersburg State University, 7–9, Universitetskaya emb., St. Petersburg, 199034, Russia
St. Petersburg Institute of History of the Russian Academy of Sciences, 7, Petrozavodskaya st., St. Petersburg, 197110, Russia

References:

- Adamovich A., Granin D. *Bloknaya kniga* (Leningrad, 1989).
Chelovek iz orkestra: blokadny dnevnik Lva Margulisa (St. Petersburg, 2013).
Dnevnik Mishi Tikhomirova. Leningrad 1941–1942 gg. (St. Petersburg, 2010).
 'Dnevnik zhitelija blokadnogo Leningrada Vladimira Evgrafovicha Grushvickogo', *Avrora*, no. 1, 2015.
 'Evakuatsiya naseleniya po ledovoy avtodoroze v 1941 g. (Po dokumentam Tsentralnogo gosudarstvennogo arkhiva Sankt-Peterburga)', *Rossiya. Vek dvadtsaty: sb. statey k 95-letiyu doktora istoricheskikh nauk V. M. Kovalchuka* (St. Petersburg, 2011).
 Gryaznov A. A. 'Dnevnik 1941–1942 gg.', *Chelovek v blokade. Novye svidetelstva* (St. Petersburg, 2008).
 Gryaznov F. A. 'Dnevnik. 7 sentyabrya 1941 g. — 7 fevralya 1942 g.', "Dozhivem li my do tishiny?": *zapiski iz blokadnogo Leningrada* (St. Petersburg, 2009).
 'Iz dnevnikov Pavla Nikolaevicha Luknitskogo', *Perekrestki sudeb. Vospominaniya Luknitskikh* (Moscow — St. Petersburg, 2014).
 Karasev A. V. *Leningradtsy v gody blokady. 1941–1943* (Moscow, 1959).
Kniga zhivikh. Vospominaniya evreev-frontovikov, uznikov getto i natsistskikh lagerey, boytsov partizanskikh otryadov, zashhitnikov blokadnogo Leningrada, Book 1 (St. Petersburg, 1995).
 Knyazev G. A. *Dni velikikh ispytaniy. Dnevniki 1941–1945* (St. Petersburg, 2009).
 Konisskaya M. 'Zlye gody', *Novyi mir*, no. 2, 1962.
 Korotkevich L. I. *Nam zhizn dana...* (S. I., 2010).
 Kovalchuk V. M. *Leningrad i Bolshaya Zemlya. Istoriya Ladozhskoy kommunikatsii blokirovannogo Leningrada v 1941–1943 gg.* (Leningrad, 1975).
 Kovalchuk V. M. *Magistrali muzhestva. Kommunikatsii blokirovannogo Leningrada. 1941–1943* (St. Petersburg, 2001).
Leningrad v osade: sbornik dokumentov o geroicheskoy oborone Leningrada v gody Velikoy Otechestvennoy voyny 1941–1944 (St. Petersburg, 1995).
 Manakov N. A. *V koltse blokady. Khozyaystvo i byt osazhdennogo Leningrada* (Leningrad, 1961).
 Mikhaylov A. A. 'Doroga zhizni: istoriograficheskiy ocherk', *Leningrad. Voyna. Blokada. Doroga zhizni: materialy i issledovaniya* (St. Petersburg, 2018).

- Mosunov V. A., Shagin V. V. *Shlisselburgskiy desant 28 noyabrya 1941 g.* (St. Petersburg, 2018).
- Nastavlenie dlya deystviy voysk zimoy* (Moscow, 1941).
- Ocherki istorii Leningrada*, Vol. 5 (Leningrad, 1967).
- Piankevich. V. L. "Lyudi zhili slukhami": *Neformalnoe kommunikativnoe prostranstvo blokadnogo Leningrada* (St. Petersburg, 2014).
- Saparov A. V. *Doroga zhizni* (Leningrad, 1949).
- Sakharnov S. *My ostalis zhivy i pobedili, Nichto ne zabyto: 320 stranits o 900 dnyakh blokady Leningrada* (St. Petersburg, 2005).
- Shkolnikov S. I. 'Nezabyvaemoe', *Na Doroge zhizni* (Leningrad, 1975).
- Sobolev G. L. *Leningrad v borbe za vyzhivanie v blokade*, Book 1: June 1941 — May 1942 (St. Petersburg, 2013).
- Solovyova V., Talalaev A., Ivanova O. *Soldatskie vdovy* (St. Petersburg, 2000).
- Solovyoeva E. 'Sudba byla vyzhit', *Neva*, no. 9, 2006.
- Stenogrammy zasedaniy ispolkoma Leningradskogo gorodskogo soveta. Zapisi dokladov, obsuzhdenij, zamechanij k proektam, resheniya: janvar' — dekabr' 1943 g.: sb. dokumentov* (St. Petersburg, 2018).
- Svintsova M. N. 'Problemy evakuatsii Voenno-morskoy meditsinskoy akademii v g. Kirov v period Velikoy Otechestvennoy voyny', *Vestnik Vyatskogo gosudarstvennogo gumanitarnogo universiteta. Istoricheskies nauki* (Kirov, 2015).
- "Tak interesno zhit!": blokadny dnevnik I. F. Krafta', *Ezhegodnik Rukopisnogo otdela Pushkinskogo Doma*, no. 32, 2015.
- Vladimirov I. A. "Pamyatka o Velikoy Otechestvennoy voyne": *blokadnye zametki 1941–1944 gg.* (St. Petersburg, 2009).
- 'Voенно-автомобильная дорога через Ладозжское озеро в зиму 1941–1942 гг.', *Leningrad. Voyna. Blokada. Doroga zhizni: materialy i issledovaniya* (St. Petersburg, 2018).
- Yakubovskiy B. V. 'Radi tebya, Leningrad', *Na Doroge zhizni* (Leningrad, 1970).
- Zelenskaya I. D. 'Dnevnik. 7 iyulya 1941 g. — 6 maya 1943 g.', "Ya ne sdamsya do poslednego...": *zapiski iz blokadnogo Leningrada* (St. Petersburg, 2010).

Received: April 17, 2018

Accepted: December 3, 2018