

П. С. Чекалев-Демидовский

**АВТОБУСНЫЕ КОЛОННЫ НА ЛЕДОВОЙ ТРАССЕ:
ЭВАКУАЦИЯ НАСЕЛЕНИЯ ЛЕНИНГРАДА
ЗИМОЙ 1941–1942 ГОДОВ ¹**

В статье рассматривается история создания и работы объединенной колонны ленинградских и московских автобусов, задействованных для эвакуации населения Ленинграда на Ладожской ледовой трассе (Дорога жизни) с 22 января по 15 апреля 1942 года. Опираясь главным образом на архивные материалы, автор показывает сложившуюся к первой блокадной зиме ситуацию с транспортом Ленинграда. С началом военных действий все предприятия и подразделения Автомобильно-транспортного управления при исполнительном комитете Ленинградского городского Совета депутатов трудящихся были целиком переключены на работу для нужд фронта. Началась массовая подготовка и передача автомашин и автобусов в Красную армию, мобилизация людей, организация перевозок раненых на переоборудованных в санитарные автобусах, организация работы мастерских по ремонту автотранспорта, эвакуация детей и населения и т. д. По мере приближения осени 1941 года ситуация с автотранспортом становилась все сложнее, что связано было не только с катастрофическим уменьшением подвижного состава парков, сокращением работников автомобильных и ремонтных предприятий, но и с дефицитом автомобильного топлива. Однако, несмотря ни на что, ленинградцы и присланные на помощь автотранспортники из Москвы выполнили возложенное на них важнейшее обязательство — наладили работу по эвакуации населения Ленинграда по льду Ладожского озера в самый трудный для города период.

автобусный транспорт; блокада Ленинграда; Великая Отечественная война; Дорога жизни; Ладожское озеро; Оборона Ленинграда

Блокада Ленинграда занимает особое место в истории Великой Отечественной войны. Целый ряд вопросов, связанных с обороной осажденного города, был рассмотрен в работах исследователей разных лет — от послевоенного времени до современности ². В условиях блокады особую важность получили задачи, от успешной реализации которых зависела оборона Ленинграда и жизнь в самом городе: эвакуация населения, снабжение города продовольствием, топливом, обеспечение работы промышленных предприятий и т. д. Этим вопросам посвящено большое количество публикаций, многие проблемы изучены достаточно подробно, однако некоторые аспекты требуют детального исследования. Примером этому могут служить работы, в которых освещаются вопросы создания и функционирования Дороги жизни (Военно-автомобильная дорога № 101) — единственной транспортной магистрали, связывавшей осажденный Ленинград с Большой землей. В монографиях В. М. Ковальчука ³, Г. Л. Соболева ⁴, А. Р. Дзенискевича ⁵ вопросы организации работы ледовой трассы раскрыты наиболее широко, актуальность исследований этих авторов не может быть подвергнута сомнению. Вместе с тем совершенно ясно, что подробное рассмотрение всех аспектов

¹ Статья подготовлена при финансовой поддержке РФФИ в рамках проекта № 17-01-00346 «Блокада в решениях руководящих партийных органов Ленинграда. 1941–1944 гг.».

² См., напр.: Павлов Д. В. Ленинград в блокаде. 6-е изд. Л.: Лениздат, 1985. 238 с.; Соболев Г. Л., Ходяков М. В. Продовольственная комиссия Военного совета Ленинградского фронта в 1942 году // Новейшая история России. 2016. № 1 (15). С. 8–21; Гаврилова О. А., Ходяков М. В. Изготовление продовольственных карточек в блокадном Ленинграде. 1941–1943 гг. // Там же. № 2 (16). С. 44–67.

³ См.: Ковальчук В. М. Ленинград и Большая земля. История Ладожской коммуникации блокированного Ленинграда в 1941–1943 гг. Л.: Наука, 1975. 328 с.; Его же. Дорога победы осажденного Ленинграда. Железнодорожная магистраль Шлиссельбург — Поляны в 1943 г. / под ред. Г. Д. Комкова. Л.: Наука, Ленингр. отд-ние, 1984. 213 с.; Его же. Магистрали мужества: коммуникации блокированного Ленинграда, 1941–1943. СПб.: Вести, 2001. 520 с.

⁴ См.: Соболев Г. Л. Ленинград в борьбе за выживание в блокаде. Кн. 1: Июнь 1941 — май 1942. СПб.: С.-Петерб. гос. ун-т, 2013. 694 с.; Его же. Ленинград в борьбе за выживание в блокаде. Кн. 2: Июнь 1942 — январь 1943. СПб.: С.-Петерб. гос. ун-т, 2015. 696 с.; Его же. Ленинград в борьбе за выживание в блокаде. Кн. 3: Январь 1943 — январь 1944. СПб.: С.-Петерб. гос. ун-т, 2017. 748 с.

⁵ См.: Дзенискевич А. Р. Военная пятилетка рабочих Ленинграда. Л.: Лениздат, 1972. 215 с.; Его же. Заводы на линии фронта: рабочие Ленинграда фронту. М.: Политиздат, 1978. 111 с.; Ленинград в борьбе месяц за месяцем. 1941–1944 / отв. ред. А. Р. Дзенискевич. СПб.: Ланс, 1994. 349 с.

представленной темы в рамках общей работы попросту невозможно, поэтому некоторые проблемы нуждаются в более подробном изучении.

Одним из таких вопросов является работа автобусных колонн на Дороге жизни. Во многих публикациях прошлых лет можно найти упоминания о ленинградских автобусах, задействованных для эвакуации населения⁶. Некоторые авторы пишут о московской автобусной колонне, направленной для работы на Ладожской трассе непосредственно из столицы⁷. Реже упоминаются результаты деятельности двух других автобусных колонн на Дороге жизни⁸, однако полноценное исследование данного вопроса так и не было опубликовано. Известно, что в 1976 году Я. И. Пономарев, заместитель председателя оргкомитета по созданию Музея автомобильного транспорта Ленинграда, в рамках работы над темой «Ленинградские и московские автобусные колонны на Дороге жизни» впервые изучал фонд «Управления автомобильного транспорта исполкома Ленгорсовета» (№ 1871), в котором хранятся важнейшие документы по указанной проблеме. К сожалению, исследование так и не увидело свет, а большая часть материалов по данной тематике не нашла применения в последующих работах автора.

Помимо документальных свидетельств, хранящихся в Центральном государственном архиве историко-политических документов (фонд «Управление автомобильного транспорта исполкома Ленгорсовета»), большое значение для исследователей представляет фонд «Ленинградское управление автомобильного транспорта» (№ 9838) Центрального государственного архива Санкт-Петербурга. Именно в ведении Автотранспортного управления Ленгорсовета (далее — АТУЛ) находились автобусные парки Ленинграда и соответственно сам подвижной состав. В двух указанных фондах содержится большое количество документов, посвященных работе автобусного транспорта на ледовой трассе — приказы, докладные записки, отчеты и т. д. Кроме того, значительный интерес представляют постановления бюро ленинградских горкома и обкома ВКП(б)⁹, позволяющие проанализировать события с точки зрения принимаемых решений.

Начало Великой Отечественной войны внесло серьезные коррективы во все сферы жизни советского общества. Не стал исключением и городской транспорт — все предприятия и подразделения АТУЛа были целиком переключены на работу для нужд фронта. Остро встал вопрос о мобилизации сотрудников автотранспортных предприятий, началась массовая подготовка и передача автомашин и автобусов в Красную армию, перевозка детей и населения для последующей эвакуации, организация перевозок раненых на переоборудованных в санитарные автобусах и т. д.

Эвакуация населения стала важной задачей для руководства города. Уже 29 июня 1941 года Автотранспортным управлением в Боровичи, Малую Вишеру, Старую Руссу и Лычково было направлено 60 автомашин, среди них 39 автобусов, специально для этой цели снятых с городских маршрутов¹⁰. Техника отправлялась с большим запасом горючего и расходными материалами для продолжительной работы. Подобные передачи транспорта не являлись единичными случаями. Так, например, 11 июля, согласно решению исполкома Ленгорсовета, в город Валдай для перевозки детей было отправлено 30 автобусов и 15 грузовых такси, 19 июля — в город Крестцы 24 автобуса и 29 июля — в Лычково 24 грузотакси¹¹. За месяц и пять дней работы ленинградские транспортники вывезли из опасных районов более 75 тыс. детей, обеспечив их дальнейшую эвакуацию на восток¹².

В августе 1941 года по решению Военного совета Ленинградского фронта в автобусных парках Ленинграда были сформированы две колонны автобусов с санитарным оборудованием для перевозки раненых. Эти колонны общей численностью в 100 машин вместе с водительским

⁶ См.: Ковальчук В. М., Чистиков А. Н. Ленинград в годы Великой Отечественной войны : очерки, документы, фотографии (1941–1945). СПб. : Изд.-полигр. сервис. центр, 2005. С. 43.

⁷ См.: На Дороге жизни: воспоминания о фронтовой Ладоге / сост. П. Л. Богданов. М. : Воениздат, 1980. С. 8.

⁸ См.: Уродков С. А. Эвакуация населения Ленинграда в 1941–1942 гг. // Вестник Ленинградского университета. 1958. № 8. С. 88–102.

⁹ См.: Блокада в решениях руководящих партийных органов Ленинграда. 1941–1944 гг. : сб. документов. Постановления бюро ленинградских горкома и обкома ВКП(б), стенограммы заседаний / отв. сост. К. А. Болдовский. Ч. 1 : Июнь 1941 г. — март 1942 г. СПб. : С.-Петерб. гос. ун-т, 2019. 863 с.

¹⁰ См.: Центральный государственный архив Санкт-Петербурга (ЦГА СПб.). Ф. 9838. Оп. 1. Д. 3. Л. 3.

¹¹ См. там же. Л. 8.

¹² См.: Пономарев Я. И. Но баранку не бросал шофер. Автотранспортники Ленинграда в Великой Отечественной войне. Л. : Лениздат, 1988. С. 18.

составом были переданы в распоряжение Медицинского управления Ленинградского фронта¹³. Сокращение численности личного состава автобусных парков ставило под угрозу выполнение дальнейших заданий, поэтому 6 сентября 1941 года распоряжением председателя Ленгорисполкома П. С. Попкова мобилизация водительского и ремонтного состава автопарков была прекращена¹⁴.

Многие автоколонны, направленные работать в область, к осени 1941 года оказались отрезанными от снабжения из Ленинграда. 19 октября 1941 года заместитель начальника управления И. И. Курдин писал заместителю председателя Ленгорисполкома Совета депутатов трудящихся В. М. Решкину: «По распоряжению исполкома Ленгорсовета начиная с 2 сентября 1941 г. 20 грузовых машин и 30 автобусов откомандированы в район Шлиссельбурга для выполнения задания по эвакуации. В настоящее время указанные машины находятся в Новой Ладоге»¹⁵.

Для оставшихся на Большой земле значительной трудностью в работе АТУЛа стало катастрофическое сокращение автопарка по причине изъятия техники для нужд Рабоче-крестьянской Красной армии. 15 июля 1941 года председателю Ленгорисполкома П. С. Попкову докладывали: «...после поставки машин в Красную армию, автотранспорт АТУЛа сократился более чем на 50 % и составляет ныне 140 машин. Помимо поставок в Красную армию по основному мобплану, изъятие машин из хозяйств АТУЛа продолжает систематически иметь место на основании отдельных распоряжений руководства исполкома Ленгорсовета и др. организаций, причем такой порядок может привести к тому, что АТУЛ останется совершенно без транспорта»¹⁶.

Другой важной проблемой, от которой напрямую зависела работа транспорта, являлось топливное обеспечение. 2 сентября 1941 года станция Мга была окончательно захвачена противником, а вместе с ней оказалась перерезана последняя железная дорога, связывавшая Ленинград со страной¹⁷. В начале октября стало ясно, что запасы топлива в городе подошли к концу и не пополняются в должном объеме. Автомобильный бензин стал настолько дефицитным, что в скором времени горком партии стал распределять топливо буквально по литрам¹⁸.

Все упомянутые выше причины привели к тому, что автобусное хозяйство города к зиме 1941 года находилось в катастрофическом состоянии. Теперь связь Ленинграда со страной могла поддерживаться только авиацией¹⁹. Однако решить проблему снабжения города и эвакуации населения с помощью одних самолетов было совершенно невозможно. В этих условиях единственный выход из положения состоял в строительстве зимней автомобильной дороги по льду Ладожского озера. Поставленная задача была чрезвычайно сложной, ничего подобного по своим масштабам создавать еще не приходилось. Впрочем, некоторый опыт у специалистов все-таки был. Как известно, до войны существовал и активно работал ледовый тракт между Ораниенбаумом и Кронштадтом²⁰, который, впрочем, не мог и близко сравниться по своим масштабам с планируемой ледовой трассой через Ладогу.

На Первое управление уполномоченного Главного управления шоссейных дорог НКВД СССР, которое задействовало в своей работе Ленинградский филиал Дорожного научно-исследовательского института, лесные организации и специалистов, имевших необходимый опыт, были возложены обязанности по составлению проекта создания и организации работы ледовой переправы через Ладожское озеро. Рабочий проект, предусматривавший три самостоятельные двухпутные дороги — тракторную, автомобильную и гужевою, должен был быть готов к 20 ноября 1941 года²¹.

Автодорожный отдел до срока, уже к 6 ноября, подготовил первый вариант проекта постановления Военного совета Ленинградского фронта «О постройке ледяных дорог через

¹³ См. там же. С. 24.

¹⁴ См.: ЦГА СПб. Ф. 9838. Оп. 1. Д. 3. Л. 24.

¹⁵ Там же. Л. 40.

¹⁶ Там же. Л. 7.

¹⁷ См.: Соболев Г. Л. Ленинград в борьбе за выживание в блокаде. Кн. 1 : Июнь 1941 — май 1942. С. 103.

¹⁸ См.: Чекалев-Демидовский П. С. Газогенераторный транспорт как попытка решения проблемы топливного обеспечения блокадного Ленинграда // Новейшая история России. 2018. Т. 8, № 4. С. 868–879.

¹⁹ См.: 900 героических дней : сб. документов и материалов о героической борьбе трудящихся Ленинграда в 1941–1944 гг. М. ; Л. : Наука, Ленингр. отд.-ние, 1966. С. 237.

²⁰ См.: Центральный государственный архив историко-политических документов Санкт-Петербурга (ЦГА ИПД СПб.). Ф. 3105. Оп. 1. Д. 1. Л. 1–2.

²¹ Непокоренный Ленинград. Краткий очерк истории города в период Великой Отечественной войны / отв. ред. В. М. Ковальчук. 3-е изд. Л. : Наука, 1985. С. 135–136.

Ладожское озеро»²². Срок постройки трассы мыс Осинец — мыс Кареджи устанавливался в 7 дней от начала ледостава, а на участке маяк Кереджи — Кобона — Лаврово — ст. Жихарево к работам решено было приступить незамедлительно и завершить их к 25 ноября 1941 года. Проект предполагал выделение необходимых для строительства дорог и перевалочных баз материалов, а также средств, нужных для эксплуатации дорог. 13 ноября приказ «Об организации постройки ледяной дороги по водной трассе мыс Осинец — маяк Кареджи» был подписан Ф. Н. Лагуновым, заместителем командующего войсками и начальником тыла Ленинградского фронта.

Первый рейс по ледовой трассе прошел конный обоз 20 ноября 1941 года, отправившийся из Осиновца в Кобону и благополучно вернувшийся обратно, доставив 63 т муки²³. В тот же день, как писал В. М. Ковальчук, «для практической проверки возможностей движения по льду автомобильного транспорта начальник тыла Ф. Н. Лагунов вместе с военным прокурором Д. И. Фуксом и Б. В. Якубовским на легкой машине ГАЗ-М1 проехали по ледовой трассе с западного берега на восточный берег озера»²⁴.

Вскоре лед окреп до такой степени, что стало возможным использование автотранспорта. Первые рейсы грузовых машин по ледовой трассе были совершены шоферами 389 отдельного автотранспортного батальона 17-й отдельной автотранспортной бригады²⁵. Таким образом, 22 ноября 1941 года начались регулярные перевозки по Ладожской ледовой трассе.

26 ноября 1941 года А. Н. Косыгин подписал распоряжение Совета по эвакуации при Совете народных комиссаров СССР, утвердившее предложение исполкома Ленгорсовета об эвакуации из Ленинграда автотранспортом до станции Заборье с дальнейшей пересадкой на железнодорожный транспорт 118 тыс. человек²⁶. По ледовой трассе через Ладогу началась эвакуация населения Ленинграда. Условия перевозок были настолько сложными, что уже к 29 ноября 1941 года были потеряны 52 автомашины (9 затонули, 41 провалилась частично, 2 разбиты авиацией противника) и 60 лошадей²⁷. В первые дни работы ледовой дороги автомашины полностью не загружались, грузовики перевозили по 300–400 кг продовольствия. Невероятные трудности усугублялись непрерывным артиллерийским огнем противника²⁸. Возникали проблемы с организацией движения и регулированием работы автотранспорта со стороны милицейских работников, осуществлявших контроль за состоянием подвижного состава и обеспечивавших его бесперебойное движение по трассе, в частности было выявлено 589 бесцельных простоев²⁹.

Постепенно по озеру, ширина которого в Шлиссельбургской губе составляла 30–32 км, были проложены десятки параллельных дорог, связанных между собой съездами и переходами. Общая длина дорог, проложенных по ледовому покрову Ладоги, к февралю 1942 года составила 1770 км³⁰. Было увеличено количество регулировщиков, на дорогах установилось одностороннее движение. Постепенно трасса стала действительно мощной транспортной артерией, готовой к полноценному снабжению Ленинграда.

Непосредственно вопросами, касающимися Ладожской магистрали, занимались А. Н. Косыгин, А. И. Микоян, Н. А. Вознесенский³¹. Во исполнение решения Военного совета Ленинградского фронта и исполкома Ленгорсовета 15 января 1942 года Автотранспортное управление приступило к подготовке автобусов к зимней эксплуатации для организации регулярных зимних перевозок по маршруту Борисова Грива — Жихарево. Отныне главной задачей, поставленной перед автобусным транспортом АТУЛа, была работа на ладожской Дороге жизни.

В отчете начальника Автотранспортного управления Ленгорисполкома Клименко говорилось: «15 января мною было получено распоряжение об организации 2-х колонн автобусов в количестве 100 машин. Проверив списочный состав автобусов, я установил, что в наличии

²² См.: Ковальчук В. М. Магистрали мужества ... С. 95.

²³ См.: Ленинградский трамвай. 1941–1945 / авт.-сост. М. Н. Величенко, Б. С. Канторович, В. А. Попов [и др.]. СПб. : Лики России, 1995. С. 255.

²⁴ См.: Ковальчук В. М. Магистрали мужества ... С. 108.

²⁵ См.: 90 лет с любимым городом. К юбилею регулярного автобусного движения в Санкт-Петербурге / авт.-сост. В. В. Чапчаев. СПб. : Любавич, 2016. С. 33.

²⁶ См.: Соболев Г. Л. Ленинград в борьбе за выживание в блокаде. Кн. 1. С. 277.

²⁷ См.: Ковальчук В. М. Магистрали мужества ... С. 123.

²⁸ См.: Соболев Г. Л. Ленинград в борьбе за выживание в блокаде. Кн. 2. С. 331.

²⁹ См.: Ленинград в осаде: сборник документов о героической обороне Ленинграда в годы Великой Отечественной войны, 1941–1944 / отв. ред. А. Р. Дзенискевич. СПб. : Лики России, 1995. С. 425–430.

³⁰ См.: На Дороге жизни. Л. : Лениздат, 1965. С. 83.

³¹ См.: На Дороге жизни: воспоминания о фронтовой Ладоге. С. 85.

имеется только 83 автобуса (2-х осных). <...> Абсолютное большинство этих автобусов находилось в длительной консервации после напряженной работы в первые месяцы войны. Для подъема этих автобусов из консервации в обоих автобусных парках имелось совершенно недостаточное количество здоровых шоферов и слесарей. 16-го января руководство треста (т. Дрожжин), а также главный инженер АТУЛа т. Журавлев заявили мне, что две колонны автобусов в составе 50-ти технически исправных и ходовых машин к 20-му января подготовлены быть не могут вследствие отсутствия трактора, необходимого для буксировки автобусов с мест их консервации в парки. Мною было предложено использовать для этой цели груженую пятитонную автомашину. Это мое распоряжение в течение двух дней не выполнялось и только на третьи сутки было преступлено к буксировке автобусов пятитонной грузовой автомашиной»³².

Благодаря работе по подготовке автобусов, которая часто велась и в ночное время в исключительно тяжелых условиях, АТУЛ, объединив усилия ремонтных бригад и привлеченных к этой работе инженерно-технических работников, подготовил к отправке в Борисову Гриву 40 автобусов для дальнейшей работы на Ладожском озере. Выезд колонны из Ленинграда был намечен на 22 января³³. Но, к сожалению, не весь транспорт дошел до пункта назначения — еще в черте города выбыли из строя 3 машины. Кроме того, по разным причинам на участке Ленинград — Ладожское озеро также вышли из строя еще 12 автобусов³⁴. Возможно, одна из причин состояла в том, что значительная часть автобусов при посадке была «недопустимо перегружена». Вот как описывает 22 января, первый день работы автобусов по эвакуации населения, писатель П. Н. Лукницкий: «22 января. Вечер. В 4 часа дня Людмила Федоровна уехала на автобусе с площади против Смольного, после трех мучительных, полных беспорядка и беспокойства часов ожидания посадки»³⁵.

В помощь объединенной колонне ленинградских парков на трассу прибыла и с 23 января начала работать колонна московских автобусов³⁶. Обе колонны, насчитывавшие в составе 80 автобусов, работали на трассе Борисова Грива — Жихарево протяженностью 55 км, перевозя эвакуированных из Ленинграда через озеро и частично по ту сторону озера к местам посадки. Смета на содержание автобусных колонн по эвакуации на участке Борисова Грива — Жихарево была утверждена по Ленинградской колонне — в 244,7 тыс. руб., по Московской колонне — в 103,9 тыс. руб.³⁷. За весь период работы автобусами было перевезено 214,2 тыс. пассажиров, в том числе на участках: Борисова Грива — Жихарево — Лаврово — Кабона — 135,2 тыс. человек; в Кабоне и Лаврово к пунктам посадки в поезда — 73,0 тыс. человек; Жихарево — Борисова Грива (обратный рейс) — 6,0 тыс. человек. Средний выход автобусов на трассу составлял: с 22 по 31 января — 11,8 машины в день, а к марту — 69,9³⁸. Кроме того, часть автобусов постоянно находилась в распоряжении эвакуопунктов и использовалась для подвозки продовольствия, больных и для прочих нужд эвакуопунктов. Помимо перевозки эвакуированного населения, автобусы за время работы на трассе перевезли в обратном направлении большое количество военнослужащих и значительное количество различных грузов (продовольствия и фуража). Однако в скором времени перевозку на автобусах громоздких предметов запретили ввиду ее нерациональности³⁹.

Обеспечение ремонта автобусов, работавших на трассе, осуществлялось двумя способами: филиалами ленинградских авторемонтных заводов (ЛАРЗ) в начальном и конечном пунктах ледяной дороги и тремя ремонтными «летучками», оказывающими техпомощь автобусам в пути. Оба филиала ЛАРЗ № 1 работали под руководством директора завода Ю. А. Корогодского, а филиал Второго ремонтного возглавил Е. М. Шпаков⁴⁰. Для эвакуации автобусов с трассы к стационарным ремонтным базам в качестве аварийных машин из Ленинграда были отправлены 4

³² ЦГА СПб. Ф. 9838. Оп. 1. Д. 11. Л. 2.

³³ См.: ЦГА ИПД СПб. Ф. 1871. Оп. 2. Д. 6. Л. 3–26.

³⁴ См.: ЦГА СПб. Ф. 9838. Оп. 1. Д. 11. Л. 2.

³⁵ Лукницкий П. Н. Ленинград действует. Фронтовой дневник. Первый год войны. М. : Сов. писатель, 1971. С.

429.

³⁶ См.: На Дороге жизни: воспоминания о фронтowej Ладоге. С. 110.

³⁷ См.: ЦГА СПб. Ф. 9838. Оп. 1. Д. 11. Л. 14.

³⁸ См.: ЦГА ИПД СПб. Ф. 1871. Оп. 2. Д. 6. Л. 21.

³⁹ См.: ЦГА СПб. Ф. 9838. Оп. 1. Д. 11. Л. 12.

⁴⁰ См.: Оборона Ленинграда. 1941–1945. Воспоминания и дневники участников / отв. ред. А. М. Самсонов. Л. : Наука, Ленингр. отд-ние, 1968. С. 649.

тяжелых грузовика «Крупп» и высланный дополнительно пятитонный грузовой ЯГ⁴¹. Запасными частями ремонтные базы приходилось снабжать из Ленинграда, что вызывало с самого начала войны значительные затруднения в связи с прекращением поставок запчастей в город.

Возникли проблемы и с самой трассой: существовавшая на озере в первый период одна узкая дорога с двусторонним движением в реальности имела только одну полосу для движения, что в условиях суровой зимы и частых метелей приводило к образованию пробок на дороге, тормозивших движение. Иногда такие пробки появлялись из-за технических неисправностей автомашин, но чаще всего из-за сужения проезжей части и затруднений разъездов при встречном движении. В дальнейшем при эксплуатации ледовой трассы возможность таких пробок была устранена за счет нескольких параллельных дорог и установления одностороннего движения⁴². Бесперебойная работа автобусов нарушалась и односменной работой машин, что в условиях суровой зимы приводило к частым простоям. За несколько часов машина замерзала настолько, что требовались серьезные усилия для начала работы — запуска и прогрева двигателя. Большое количество топлива проливалось, поскольку не были оборудованы даже бензозаправочные станции и не было топливных цистерн⁴³.

На Военно-автомобильную дорогу № 101 от Автотранспортного управления Ленгорсовета для работы было направлено 40 автобусов, хотя по изначальному плану предполагалась отправка от 80 до 100 единиц⁴⁴. Такое значительное отклонение от утвержденного плана объяснялось тем, что во всех предприятиях АТУЛа к январю 1942 года в рабочем состоянии, не требующем серьезного ремонта, фактически осталось не более 40 автобусов, которые и были отправлены на ледовую трассу⁴⁵. Вместе с направленной из Москвы колонной автобусов общее их число достигло 80 единиц. Однако сложившееся положение не могло быть случайностью и необходимо было найти ответственного за срыв плана. Им был признан Курдин Иосиф Исаакович, исполнявший обязанности начальника Автотранспортного управления исполкома Ленгорсовета. Он был признан виновным в «срыве плана поставки автобусов для эвакуации населения» на закрытом партийном собрании парторганизации АТУЛа от 4 марта 1942 года⁴⁶. Кроме того, его обвиняли в том, что он «допускал нетактичность и неосторожность тем, что получал большое количество дефицитных продуктов питания, хранил таковые у себя на службе, причем это видели и знали все работники управления»⁴⁷. Стали появляться слухи о том, что за взятки продуктами он помогал людям с эвакуацией.

Автобусы курсировали не только по определенным маршрутам, таким как Борисова Грива — Жихарево, но и перевозили людей из самого Ленинграда. Директор автобусного парка Никитин написал в Ленгорисполком следующее объяснение: «По наряду 28 марта 1942 г. водителю тов. Михайлову (автобус 471) мною лично была дана дополнительная записка с указанием адреса заезда на ул. Маяковского д. 1 кв. 113, 2 этаж для посадки т. Альтерман и т. Богданова, а также было дано указание помочь вынести вещи и только после этой поездки ехать на ул. Марата, 51. Однако по неизвестным причинам указание выполнено не было. Дополнительным расследованием было установлено, что водитель Михайлов прибыл на ул. Маяковского в 8.00 часов и увидел у подъезда т. Богданова (нач. милиции). Он его погрузил в автобус с довольно значительным количеством вещей и затем спросил, где же т. Альтерман, т. е. ему по заданию необходимо забрать и ее. Тов. Богданов ответил, что больше тут никого нет, после чего т. Михайлов поехал на ул. Марата. Адресат с ул. Марата указал водителю еще 5–6 адресов, по которым т. Михайлов и забрал, поместив в автобус 18 человек с большим количеством вещей»⁴⁸.

Для того чтобы работа автобусов проходила без срывов и сбоев, необходимо было следить не только за состоянием подвижного состава, но и, пожалуй, даже в большей степени заботиться о людях — водителях, ремонтниках, административных работниках. Во втором автобусном парке работникам выделяли «добавочные продукты», например, по 100 г спирта на человека. Всего в парке работало 100 человек, а обедов готовили на 300 и многие уносили их в бидонах домой, для семьи, что в парке

⁴¹ ЦГА СПб. Ф. 9838. Оп. 1. Д. 11. Л. 2.

⁴² ЦГА ИПД СПб. Ф. 1871. Оп. 2. Д. 6. Л. 23.

⁴³ См. там же. Л. 28.

⁴⁴ См. там же. Д. 5. Л. 15.

⁴⁵ См.: Ленинград в осаде. С. 149.

⁴⁶ См.: ЦГА ИПД СПб. Ф. 1871. Оп. 2. Д. 5. Л. 16–23.

⁴⁷ Там же.

⁴⁸ ЦГА СПб. Ф. 9838. Оп. 1. Д. 11. Л. 16.

не запрещалось⁴⁹. Правда, такое практиковались уже с июня 1942 года, зимой ситуация была гораздо более тяжелая.

С наступлением лета автобусы продолжали использоваться для эвакуации населения города, но на сухопутном участке трассы. Автобусная колонна, подчиненная эвакуационному как транспортный отдел, работала на пределе своих возможностей, но все равно не справлялась со всем объемом возложенных на нее перевозок — эвакуационным дополнительно привлекался транспорт управления снабжения тыла Ленинградского фронта⁵⁰. В колонне числилось всего 11 автобусов ЗИС-8 и одна хозяйственная машина ГАЗ-АА, что не могло обеспечить полноценное обслуживание трассы.

Но куда же исчезли остальные автобусы, работавшие на трассе зимой? Это становится ясно при изучении письма начальника АТУЛа Клименко заместителю командующего Ленинградским фронтом по тылу генерал-майору Лагунову от 6 марта 1942 года: «При отправке автобусов на трассу Борисова Грива — Жихарево для перевозки эвакуируемого населения из г. Ленинграда часть автобусов застряла в пути. Эти автобусы были взяты воинскими частями и до сих пор нам не возвращаются, несмотря на все наши обращения к ним по данному вопросу. Автобусы за №№ 414, 530, 283, 35, 541 и 273 Военно-автомобильной инспекцией уведены с дороги и потом взяты воинскими частями, причем установить какими именно — чрезвычайно трудно. Нам известно, что автобус за № 414 взят воинской частью, расположенной около станции Ладожское Озеро, автобусы №№ 530, 35 и 283 — транспортным батальоном, расположенным во Всеволожской, автобусы №№ 541 и 273 находятся в 5-й роте 390-го Р.В.Б. в Ваганове. Обращая Ваше внимание на то, что автобусы воинскими частями раскулачиваются, прошу Вашего распоряжения командирам воинских частей, расположенных в районе трассы Ленинград — Жихарево, немедленно возвратит тресту «Ленавтотранс» АТУЛа все автобусы, взятые воинскими частями с трассы»⁵¹.

Некоторые автобусы просто вышли из строя и были эвакуированы в автобусные парки в Ленинград. Постепенно транспорт, реквизированный войсками, тоже возвращался и в автобусные парки «Ленавтотранс». За время войны часть автобусов была уничтожена, остальные находились в плачевном состоянии. Только тяжелая и упорная работа позволила восстановить автобусный парк города в послевоенное время.

15 апреля 1942 года движение всех тяжелых автомобилей, в том числе автобусов, на ледовых трассах было категорически запрещено, а 20 апреля движение любого автотранспорта через Ладожское озеро было закрыто⁵². После этого срока в виде исключения разрешался проезд лишь одиночных легковых автомобилей и людей по специальным пропускам. Последнее движение по Дороге жизни пришлось на 24 апреля — дальнейшая эксплуатация ледовых путей стала попросту невозможна. Несмотря на огромные трудности, связанные с таянием льда под воздействием весеннего солнца, результаты перевозок в апреле 1942 года были довольно значительными. За три недели на западный берег озера было доставлено около 163 400 человек — для многих это был единственный шанс на спасение⁵³. Первая блокадная зима 1941/42 года стала тяжелейшим испытанием для всего города, и в то же время именно она стала переломным моментом не только в работе автотранспорта, но и в жизни Ленинграда в целом.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Блокада в решениях руководящих партийных органов Ленинграда. 1941–1944 гг. : сб. документов. Постановления бюро ленинградских горкома и обкома ВКП(б), стенограммы заседаний / отв. сост. К. А. Болдовский. — Ч. 1 : Июнь 1941 г. — март 1942 г. — СПб. : С.-Петерб. гос. ун-т, 2019. — 863 с.
2. Гаврилова О. А., Ходяков М. В. Изготовление продовольственных карточек в блокадном Ленинграде. 1941–1943 гг. // Новейшая история России. — 2016. — № 2 (16). — С. 44–67.
3. Дзенискевич А. Р. Военная пятилетка рабочих Ленинграда. — Л. : Лениздат, 1972. — 215 с.
4. Дзенискевич А. Р. Заводы на линии фронта: рабочие Ленинграда фронту. — М. : Политиздат, 1978. — 111 с.

⁴⁹ См. там же. Л. 23.

⁵⁰ См.: ЦГА СПб. Ф. 9838. Оп. 1. Д. 11. Л. 24.

⁵¹ Там же. Л. 11.

⁵² См.: Ковальчук В. М. Магистраль мужества ... С. 179.

⁵³ См. там же.

5. Ковальчук В. М. Дорога победы осажденного Ленинграда. Железнодорожная магистраль Шлиссельбург — Поляны в 1943 г. / под ред. Г. Д. Комкова. — Л. : Наука, Ленингр. отд-ние, 1984. — 213 с.
6. Ковальчук В. М. Ленинград и Большая земля. История Ладожской коммуникации блокированного Ленинграда в 1941–1943 гг. — Л. : Наука, 1975. — 328 с.
7. Ковальчук В. М. Магистралю мужества: коммуникации блокированного Ленинграда, 1941–1944. — СПб. : Вести, 2001. — 520 с.
8. Ковальчук В. М., Чистиков А. Н. Ленинград в годы Великой Отечественной войны : очерки, документы, фотографии (1941–1945). — СПб. : Изд.-полигр. сервис. центр, 2005. — 240 с.
9. Ленинград в борьбе месяц за месяцем. 1941–1944 / отв. ред. А. Р. Дзенискевич. — СПб. : Ланс, 1994. — 349 с.
10. Ленинград в осаде : сборник документов о героической обороне Ленинграда в годы Великой Отечественной войны, 1941–1944 / отв. ред. А. Р. Дзенискевич. — СПб. : Лики России, 1995. — 640 с.
11. Ленинградский трамвай. 1941–1945 / авт.-сост. М. Н. Величенко, Б. С. Канторович, В. А. Попов [и др.]. — СПб. : Лики России, 1995. — 320 с.
12. Лукницкий П. Н. Ленинград действует. Фронтовой дневник. Первый год войны. — М. : Советский писатель, 1971. — 679 с.
13. На Дороге жизни: воспоминания о фронтовой Ладоге / сост. П. Л. Богданов. — М. : Воениздат, 1980. — 591 с.
14. Непокоренный Ленинград. Краткий очерк истории города в период Великой Отечественной войны / отв. ред. В. М. Ковальчук. — 3-е изд. — Л. : Наука, Ленингр. отд-ние, 1985. — 326 с.
15. Оборона Ленинграда. 1941–1945. Воспоминания и дневники участников / отв. ред. А. М. Самсонов. — Л. : Наука, Ленингр. отд-ние, 1968. — 792 с.
16. Павлов Д. В. Ленинград в блокаде. — 6-е изд. — Л. : Лениздат, 1985. — 238 с.
17. Пономарев Я. И. Но баранку не бросал шофер. Автотранспортники Ленинграда в Великой Отечественной войне. — Л. : Лениздат, 1988. — 190 с.
18. Соболев Г. Л., Ходяков М. В. Продовольственная комиссия Военного совета Ленинградского фронта в 1942 году // Новейшая история России. — 2016. — № 1 (15). — С. 8–21.
19. Соболев Г. Л. Ленинград в борьбе за выживание в блокаде. — Кн. 1 : Июнь 1941 — май 1942. — СПб. : С.-Петербург. гос. ун-т, 2013. — 696 с.
20. Соболев Г. Л. Ленинград в борьбе за выживание в блокаде. — Кн. 2 : Июнь 1942 — январь 1943. — СПб. : С.-Петербург. гос. ун-т, 2015. — 526 с.
21. Соболев Г. Л. Ленинград в борьбе за выживание в блокаде. — Кн. 3 : Январь 1943 — январь 1944. — СПб. : С.-Петербург. гос. ун-т. — 748 с.
22. Уродков С. А. Эвакуация населения Ленинграда в 1941–1942 гг. // Вестник Ленинградского университета. — 1958. — № 8. — С. 88–102.
23. Чекалев-Демидовский П. С. Газогенераторный транспорт как попытка решения проблемы топливного обеспечения блокадного Ленинграда // Новейшая история России. — 2018. — Т. 8, № 4. — С. 868–879.
24. 900 героических дней : сборник документов и материалов о героической борьбе трудящихся Ленинграда в 1941–1944 гг. — М. ; Л. : Наука, Ленингр. отд-ние, 1966. — 424 с.
25. 90 лет с любимым городом. К юбилею регулярного автобусного движения в Санкт-Петербурге / отв. ред. В. В. Чапчаев [и др.]. — СПб. : Любавич, 2016. — 324 с.

Сведения об авторе

Чекалев-Демидовский Петр Сергеевич — аспирант кафедры новейшей истории России Института истории Санкт-Петербургского государственного университета.

Сфера научных интересов: блокада Ленинграда 1941–1944 гг.

Контактная информация: тел.: 8 (904) 333-37-06; электронный адрес: retrotruck@mail.ru

P. S. Chekalev-Demidovsky

THE ROAD OF LIFE, OR THE ICE ROAD WINTER TRANSPORT ROUTE: EVACUATING PEOPLE FROM LENINGRAD. THE WINTER OF 1941–1942 ⁵⁴

The article focuses on the construction and operation of the Road of Life, an ice road over Lake Ladoga that was used to evacuate the population of Leningrad from the besieged city. Motor vehicles from Moscow and Leningrad were used for evacuation purposes in January 22 — April 15, 1942. The author of the article uses archival materials to analyze the transport situation in Leningrad during the first winter of the siege. With the beginning of military actions, all Leningrad transport enterprises and Leningrad transportation authority started

⁵⁴ The research is financially supported by the Russian Foundation for Basic Research, project no. 17-01-00346 “The Siege of Leningrad. Decisions Made by Leningrad Party Officials. 1941–1944”.

working for the needs of the army. Many motor vehicles were upgraded to be sent to the front. The citizens of Leningrad were mobilized. Many buses were converted into ambulances to treat the wounded. Vehicle repair shops were organized. Children and adults were evacuated. In autumn 1941 the transport situation deteriorated due to the decrease in the number of working buses, the reduction of technicians, and the shortage of fuel. However, transportation workers from Leningrad and from Moscow did their best to ensure civilian evacuation from the besieged city.

motor vehicles; the siege of Leningrad; World War II; the Road of Life; Lake Ladoga; the Defense of Leningrad

REFERENCES

1. Boldovskij K. A. (comp.) *Blokada v reshenijah rukovodjashhijh partijnyh organov Leningrada. 1941–1944 godov. Postanovlenija bjuro leningradskih gorkoma i obkoma VKP(b), stenogrammy zasedanij. Cast' 1: Ijun' 1941 — Mart 1942* [The Siege of Leningrad. Decisions Made by Leningrad Party Officials. Decrees of the Leningrad City Committee and the Leningrad Regional Committee of the Communist Party of the Soviet Union, meeting transcripts. Part 1: June 1941 — March 1942]. St. Petersburg, St. Petersburg State University Publ., 2019, 863 p. (In Russian).
2. Gavrilova O. A., Hodjakov M. V. The Production of Food Coupons in the Besieged Leningrad. 1941–1943. *Novejšaja istorija Rossii* [Modern Russian History]. 2016, no. 2 (16), pp. 44–67. (In Russian).
3. Dzeniskevich A. R. *Voennaja pjatiletka rabochih Leningrada* [A Military Five-Year Period of Leningrad Workers]. Leningrad, Lenizdat Publ., 1972, 215 p. (In Russian).
4. Dzeniskevich A. R. *Zavody na linii fronta: rabochie Leningrada frontu* [Front Line Factories: Leningrad Workers to the Front]. Moscow, Politizdat Publ., 1978, 111 p. (In Russian).
5. Koval'chuk V. M. *Doroga pobedy osazhdennogo Leningrada. Zheleznodorozhnaja magistral' Shlissel'burg — Poljany v 1943 godu* [The Road of Victory of the Besieged Leningrad. Shlisselburg – Polyany Railroad]. Komkov G. D. (ed.) Leningrad, Science Publ., 1984, 213 p. (In Russian).
6. Koval'chuk V. M. *Leningrad i Bol'shaja zemlja. Istorija Ladozhskoj kommunikacii blokirovannogo Leningrada v 1941–1943 godakh* [Leningrad and the Great Land. The Road of Life across Lake Ladoga, the Only Access to the Besieged Leningrad in 1941–1943]. Leningrad, Science Publ., 1975, 328 p. (In Russian).
7. Koval'chuk V. M. *Magistrali muzhestva: kommunikacii blokirovannogo Leningrada, 1941–1944* [The Road of Valor. Providing an Access to the Besieged Leningrad. 1941–1944]. St. Petersburg, News Publ., 2001, 520 p. (In Russian).
8. Koval'chuk V. M., Chistikov A. N. *Leningrad v gody Velikoj Otechestvennoj vojny: ocherki, dokumenty, fotografii (1941–1945)* [Leningrad during World War II: Sketches, Documents, Photographs (1941–1945)]. St. Petersburg, Printing and Publishing Center Publ., 2005, 240 p. (In Russian).
9. Dzeniskevich A. R. (ed.) *Leningrad v bor'be mesjac za mesjacom. 1941–1944* [Leningrad Battle. Month after Month. 1941–1944]. St. Petersburg, Lans Publ., 1994, 349 p. (In Russian).
10. Dzeniskevich A. R. (ed.) *Leningrad v osade: sbornik dokumentov o geroicheskoj oborone Leningrada v gody Velikoj Otechestvennoj vojny, 1941–1944* [The Besieged Leningrad. Collected Documents on the Heroic Defense of Leningrad during World War II, 1941–1944]. St. Petersburg, Russian Visage Publ., 1995, 640 p. (In Russian).
11. Velichenko M. N., Kantorovich B. S., Popov V. A. (comps.) *Leningradskij tramvaj. 1941–1945* [Leningrad Tram. 1941–1945]. St. Petersburg, Russian Visage Publ., 1995, 320 p. (In Russian).
12. Luknickij P. N. *Leningrad dejstvuet. Frontovoj dnevnik. Pervyj god vojny* [Leningrad Functions. Military Journals. The First Year of War]. Moscow, Soviet Writer Publ., 1971, 679 p. (In Russian).
13. Bogdanov P. L. (comp.) *Na Doroge zhizni: vospominanija o frontovoj Ladoge* [The Road of Life: Lake Ladoga in Memoirs]. Moscow, Voenizdat Publ., 1980, 591 p. (In Russian).
14. Koval'chuk V. M. (ed.) *Nepokorennij Leningrad. Kratkij ocherk istorii goroda v period Velikoj Otechestvennoj vojny* [The Unconquerable Leningrad. Sketches of the City during World War II]. Leningrad, Science Publ., 1985, 326 p. (In Russian).
15. Samsonov A. M. (ed.) *Oborona Leningrada. 1941–1945. Vospominanija i dnevniki uchastnikov* [The Defense of Leningrad. 1941–1945. Memoirs and Journals]. Leningrad, Science Publ., 1968, 792 p. (In Russian).
16. Pavlov D. V. *Leningrad v blokade* [The Besieged Leningrad]. Leningrad, Lenizdat Publ., 1985, 238 p. (In Russian).
17. Ponomarev Ja. I. *No baranku ne brosal shofer. Avtotransportniki Leningrada v Velikoj Otechestvennoj vojne* [Drivers Did their Best. The Role of Leningrad Transportation Workers in World War II]. Leningrad, Lenizdat Publ., 1988, 190 p. (In Russian).
18. Sobolev G. L., Hodjakov M. V. The Food Committee of the Military Council of Leningrad Front in 1942. *Novejšaja istorija Rossii* [Modern Russian History]. 2016, no. 1 (15), pp. 8–21. (In Russian).
19. Sobolev G. L. *Leningrad v bor'be za vyzhivanie v blokade. Kniga 1: Ijun' 1941 — maj 1942* [The Besieged Leningrad. Struggling to Survive. Book 1: June 1941 – May 1942]. St. Petersburg, St. Petersburg State University Publ., 2013, 696 p. (In Russian).

20. Sobolev G. L. *Leningrad v bor'be za vyzhivanie v blokade. Kniga 2: Ijun' 1942 — janvar' 1943* [The Besieged Leningrad. Struggling to Survive. Book 1: June 1942 — January 1943]. St. Petersburg, St. Petersburg State University Publ., 2015, 526 p. (In Russian).

21. Sobolev G. L. *Leningrad v bor'be za vyzhivanie v blokade. Kniga 3: Janvar' 1943 — janvar' 1944* [The Besieged Leningrad. Struggling to Survive. Book 1: January 1943 – January 1944]. St. Petersburg, St. Petersburg State University Publ., 2017, 748 p. (In Russian).

22. Urodkov S. A. The Evacuation of Civilians from Leningrad in 1941–1942. *Vestnik Leningradskogo universiteta* [Leningrad University Bulletin]. 1958, no. 8, pp. 88–102. (In Russian).

23. Chekalev-Demidovskij P. S. Natural Gas Vehicles as an Attempt to Solve the Problem of Fuel Shortage in the Besieged Leningrad. *Novejšaja istorija Rossii* [Modern Russian History]. 2018, vol. 8, no. 4, pp. 868–879. (In Russian).

24. *900 geroičeskikh dneĵ: Sbornik dokumentov i materialov o geroičeskoj bor'be trudjašhihsja Leningrada v 1941–1944 godah* [900 Heroic Days. Collected Documents on Heroic Deeds of Leningrad Workers in 1941–1944]. Moscow, Leningrad, Science Publ., 1966, 424 p. (In Russian).

25. ChapchaeV. V. (ed.) *90 let s ljubimym gorodom. K jubileju reguljarnogo avtobusnogo dvizhenija v Sankt-Peterburge* [90 Years with the Beloved City. Celebrating an Anniversary of Regular Motor Vehicle Transportation in St. Petersburg]. St. Petersburg, Lubavich Publ., 2016, 324 p. (In Russian).

Information about the author

Chekalev-Demidovsky Petr Sergejevich — Postgraduate of the Department of Modern Russian History of the Institute of History at St. Petersburg State University.

Research Interests: the Siege of Leningrad, 1941–1944.

Contact information: Phone No: 8 (904) 333-37-06; e-mail: retrotruck@mail.ru

Поступила в редакцию 20.06.2019

Received 20.06.2019