

ПОМОЩЬ ПРИФРОНТОВЫХ РАЙОНОВ ОСАЖДЕННОМУ ЛЕНИНГРАДУ

В. И. КАРДАШОВ

Интерес к изучению обороны Ленинграда в годы Великой Отечественной войны огромен. Советские исследователи подвергли тщательному рассмотрению военные действия под Ленинградом, во многих работах хорошо показан массовый героизм ленинградцев в годы войны, их борьба с врагом, голодом и холодом¹.

Существенный научный интерес приобретают все сюжеты, так или иначе связанные с знаменитой ленинградской эпопеей 1941—1944 гг. В частности, немаловажное значение имеет исследование положения на ближайших подступах к Ленинграду, т. е. в районах Ленинградской области к югу от Ладожского озера, которые не подвергались оккупации немецкими войсками или были освобождены в результате контрнаступления Красной Армии в декабре 1941 — январе 1942 г. Северо-восточные районы Ленинградской области были ближайшей к Ленинграду частичкой «Большой земли», и именно через их территорию пролегал путь, связывавший осажденный город со страной, а жители Волховского, Пашского, Оятского, Тихвинского и других районов были первыми, кто заботливо встречал измученных ужасами блокады эвакуированных ленинградцев. Трудящиеся этих районов не жалели сил,

¹ См., напр., А. В. Карасев. Ленинградцы в годы блокады, М., 1959; Ф. И. Сирота. Ленинград — город-герой, Л., 1960; Н. Д. Худякова. Вся страна с Ленинградом, Л., 1960; Н. А. Мананков. В кольце блокады, Л., 1961; Д. В. Павлов. Ленинград в блокаде, М., 1961.

снабжая осажденный город продовольствием и топливом. На протяжении двух с половиной лет, с августа 1941 г. до января 1944 г., работая зачастую под вражескими бомбардировками и испытывая громадные материальные затруднения, рабочие и колхозники этих прифронтовых районов Ленинградской области сумели оказать существенную помощь блокированному Ленинграду. Однако в историографии обороны Ленинграда эта тема почти не нашла отражения.

* * *

Самой важной проблемой для осажденного города с начала сентября 1941 г. была продовольственная. Полное прекращение подвоза продуктов питания означало бы для Ленинграда неминуемую гибель, так как в кольце блокады оказалось свыше 2,5 млн. человек, продовольственных же запасов город имел на 35—40 суток². Поэтому самой неотложной задачей партийных и советских организаций Ленинграда и области явилась быстрейшая доставка продовольствия в блокированный город. Важнейшими перевалочными базами при транспортировке продовольственных грузов послужили северо-восточные районы Ленинградской области.

Другой первоочередной задачей, выполнение которой легло на трудящихся области, было выделение продовольствия для ленинградцев из имевшихся фондов и расширение сельскохозяйственного производства для снабжения Ленинграда овощами, картофелем, мясом и другими продуктами. Все это было чрезвычайно трудным делом. На колхозы северо-восточных районов, которые из-за неблагоприятных природных условий не обеспечивали даже собственных нужд в сельскохозяйственной продукции, с осени 1941 г. в значительной степени легло снабжение хлебом и продовольствием воинских частей Ленинградского, Волховского и Северо-Западного фронтов. Между тем условия работы в сельском хозяйстве резко ухудшились. Трудности, общие для всего сельского хозяйства СССР, в северо-восточных районах Ленинградской области усугублялись тем, что людям пришлось работать нередко в непосредственной близости к фронту. Одновременно с полевыми работами проводилась эвакуация людей, материальных ценностей и скота из районов, которым угрожало вторжение вражеских войск.

Однако в этой необыкновенно сложной обстановке осени 1941 г. колхозы области, значительно перевыполнив план мясопоставок, почти полностью рассчитались с государством по поставкам зерна (93,1% плана) и сена (98,3% плана)³. Колхозники Тихвинского района в сентябре 1941 г., когда вражеские войска находились в соседних районах, готовились к отправке эшелона овощей и картофеля для трудящихся Ленинграда. Колхозники артели «Общий труд» Большегорского сельсовета ежедневно отправляли на заготовительные пункты около тонны свежих овощей. Комсомольцы Воложбенского сельсовета 27 сентября 1941 г. отправили обоз из 20 подвод с картофелем для Ленинграда⁴.

В наиболее тяжелые для осажденного Ленинграда дни блокадной зимы 1941/42 г. колхозники области организовали продовольственную помощь ленинградцам, хотя положение жителей области этой зимой было также трудным. Председатель комиссии обкома ВКП(б) по руководству северо-восточными районами в письме наркому торговли СССР в начале декабря 1941 г. сообщал, что в этих районах нет таких необходимых товаров, как крупа, сахар, чай, растительное масло, спички, мыло, табачные изделия⁵.

² См. Д. В. Павлов. Указ. соч., стр. 60—61.

³ ГАОРСС ЛО, ф. 1684, оп. 5, д. 726, лл. 99—100.

⁴ «Социалистическая стройка» (г. Тихвин), 13 и 28 сентября 1941 г.

⁵ ГАОРСС ЛО, ф. 7179, оп. 22, д. 4, л. 684.

С конца декабря 1941 г., когда в блокированном Ленинграде положение стало крайне тяжелым и резко возросла смертность среди населения, трудящиеся области усилили продовольственную помощь ленинградцам. В развертывании массовой кампании помощи Ленинграду решающую роль сыграли сельские коммунисты. Райкомы партии направляли в колхозы агитаторов, проводили в сельсоветах и колхозных собраниях. Колхозники заявляли о своей готовности поделиться с ленинградцами тем, что имели сами. Сотни тонн мяса, овощей, зерна, муки, ягод, молочных продуктов направлялись в Ленинград от колхозников всех районов области по ледовой дороге через Ладогу. Только за три недели, с 30 декабря 1941 г. по 21 января 1942 г., из северо-восточных районов в Ленинград было отправлено: 71 вагон мяса, 15 вагонов сушеного картофеля, 32 вагона клюквы и т. д., всего 154 вагонов — полторы тысячи тонн продуктов⁶.

Ввиду того, что положение в осажденном городе продолжало оставаться очень тяжелым, 16 января 1942 г. бюро обкома партии обязало руководителей северо-восточных районов довести отгрузку продуктов из области до 150 т в день⁷. И уже 21 января 1942 г. в Ленинград было отгружено 165,5 т продуктов, 22 января — 226,3 т⁸. Для сравнения следует отметить, что среднесуточная перевозка продовольственных грузов по Ладожской трассе в январе 1942 г. составляла 1368 т⁹. В последующие месяцы 1942 г. норма поставок продуктов в Ленинград снизилась, так как продовольствия в районах области осталось очень мало. Всего с декабря 1941 г. по март 1942 г. трудящимися области было отправлено в Ленинград около 15 тыс. т различных продуктов¹⁰. Конечно, это количество составляло лишь малую долю всего продовольствия, доставленного в осажденный город¹¹, но в общей борьбе советского народа за спасение жизней ленинградцев занимает достойное место и помощь, оказанная им населением северо-восточных районов области.

Несмотря на нехватку рабочей и тягловой силы, недостаток, а в некоторых колхозах и отсутствие семян для посева, колхозники северо-восточных районов в 1942 г. сумели своевременно посеять и убрать урожай, выполнив поставленную перед ними партийными и советскими организациями области задачу: обеспечить производство достаточного количества овощей и картофеля для снабжения Ленинграда и частей Красной Армии. За 1942—1943 гг. посевы овощей в области возросли в 2,5 раза по сравнению с 1941 г.¹² Осенью 1942 г. в Ленинград было отправлено из районов области 77 тыс. т овощей и 47 тыс. т картофеля¹³. Для сравнения заметим, что сами ленинградцы в 1942 г. выращивали в совхозах, на подсобных хозяйствах предприятий и индивидуальных огородах 76 761 т овощей¹⁴. Овощами и картофелем колхозники снабжали и многочисленные воинские части Волховского и Северо-Западного фронтов, которые в 1942—1943 гг. вели бои на территории Ленинградской области. Всего жители Ленинграда и воины Красной Армии получили за эти два года от трудящихся северо-восточных районов свыше 180 тыс. т овощей и более 100 тыс. т картофеля¹⁵.

⁶ Там же, д. 138, л. 7.

⁷ См. Н. Д. Худякова. Указ. соч., стр. 66.

⁸ ГАОРСС ЛО, ф. 7179, оп. 22, д. 133, лл. 121, 126.

⁹ А. В. Карасев. Указ. соч., стр. 183.

¹⁰ Н. Д. Худякова. Указ. соч., стр. 66.

¹¹ Всего в Ленинград с 21 ноября 1941 г. по 20 апреля 1942 г. было доставлено более 250 тыс. т продовольственных грузов. (См. Н. Д. Худякова. Указ. соч., стр. 112).

¹² ГАОРСС ЛО, ф. 1684, оп. 5, д. 843, л. 10.

¹³ Н. Д. Худякова. Указ. соч., стр. 114.

¹⁴ А. В. Карасев. Указ. соч., стр. 245.

¹⁵ ГАОРСС ЛО, ф. 7179, оп. 11, д. 1241, лл. 3—4.

Важнейшее значение в борьбе за Ленинград в 1941—1943 гг. \приобрел вопрос о железнодорожных и водных коммуникациях. В этот период железнодорожники и водники области проявили исключительную самоотверженность, организованность и оперативность.

Доставка продовольствия и других грузов в осажденный город представляла огромные трудности. Единственным путем, соединявшим Ленинград с остальной страной, с начала сентября 1941 г. было Ладожское озеро, очень бурное в это время года. Водники Ладоги работали в необыкновенно трудных условиях: недоставало озерного флота, не было приспособленных портов, причалов, пристаней. Грузы, следовавшие в Ленинград, приходилось многократно перегружать с одного вида транспорта на другой. Вражеская авиация осенью 1941 г. постоянно атаковала караваны судов, двигавшиеся по озеру. И все же уже 12 сентября в Осиновец прибыли две первые баржи с продовольствием¹⁶.

Переправлялись продукты питания и воздушным путем. Особенно возросла роль авиационных перевозок в Ленинград с середины ноября 1941 г., когда бушевавшие на Ладожском озере штормы, а затем начавшийся ледостав препятствовали навигации. С аэродромов в районе станций Подборовье, Кушавера и Хвойная поднимались самолеты нагруженные высококалорийными продуктами: маслом, консервами сгущенным молоком, мясом в блоках. Значительная часть этих продуктов шла из северо-восточных районов области. Так, из Мошенского района с октября 1941 г. по 1 января 1942 г. было отправлено в Ленинград 458 т продуктов, в основном мясо, сыр и масло. За время с 27 октября по 10 декабря 1941 г. Ленинградским молочным комбинатом было отгружено самолетами в Ленинград с аэродромов Хвойная и Кушавера 236,5 т сыра, 30,5 т масла. С ноября 1941 г. по январь 1942 г. для Ленинграда в области было заготовлено 1384 т мяса¹⁷.

Полностью снабдить огромный город продовольствием по воздуху не представлялось возможным. Единственным средством не допустить гибели ленинградцев от голодной смерти становилась доставка продовольствия через Ладогу. С конца ноября 1941 г., когда лед на Ладожском озере окреп, жизненно важным делом стала прокладка по озеру ледовой дороги, соединявшей осажденный город с «Большой землей». На долю населения прилегающих к Ладоге районов выпала чрезвычайно трудная и ответственная задача обеспечить необходимые условия для организации продовольственных перевозок по ледовой трассе.

Между тем в ноябре 1941 г. положение в северо-восточных районах области стало очень напряженным. Немецко-фашистские войска 8 ноября 1941 г. захватили Тихвин, а к середине ноября приблизились к Волхову на расстояние 3—4 км, перерезав железную дорогу Тихвин—Волхов. Грузы для осажденного Ленинграда, перевозившиеся по этой дороге, поступали теперь на станции Подборовье и Заборье Северной железной дороги, находящиеся в 100—120 км к востоку от Тихвина. От этих станций до берега Ладожского озера можно было добраться только проселочными дорогами, а в некоторых местах лишь лесными тропами. Тяжелое положение Ленинграда требовало быстрой постройки дороги в обход занятого врагами Тихвина. 24 ноября 1941 г. Военный совет Ленинградского фронта принял решение построить военно-автомобильную дорогу от станции Заборье до Шлисс-

¹⁶ Подробнее о работе Ладожской водной трассы см. публикуемую выше статью В. Я. Нейгольда.

¹⁷ ГАОРСС ЛО, ф. 7179, оп. 22, д. 138, л. 101; д. 4, л. 240; Н. Д. Худякова. Указ. соч., стр. 63.

сельбургской губы Ладожского озера¹⁸. Вместе со строительными частями Красной Армии эту дорогу сооружали колхозники Волховского, Пашского, Оятского и Капшинского районов, по территории которых она проходила. Силами колхозников Пашского района был построен участок дороги протяжением в 46 км¹⁹.

Дорогу приходилось прокладывать часто заново, по пересеченной местности, где очень редко встречались населенные пункты. Осложняли работу сильные морозы и снежные заносы. Но строители, сознававшие, как необходима дорога для героических защитников и населения Ленинграда, работали не жалея сил, и 6 декабря 1941 г. новая трасса протяженностью более 200 км была завершена²⁰. Однако действовала она непродолжительный срок. Уже 9 декабря 1941 г. Красная Армия выбила фашистские войска из Тихвина, а к 25 декабря была полностью освобождена линия Тихвин — Волхов. Восстановление движения на этой линии потребовало больших усилий трудящихся области. Мобилизованные колхозники и специально созданные железнодорожные формирования расчищали пути от снега, восстанавливали полотно, ремонтировали мосты. Наибольшее затруднение вызвало восстановление моста через реку Сясь. В ночь с 31 декабря 1941 г. на 1 января 1942 г. по восстановленной линии двинулись железнодорожные составы с продовольствием и боеприпасами²¹.

Для ускоренного передвижения необходимых Ленинграду грузов требовалось сократить до минимума расстояние, на котором грузы перевозились автомобилями, и вплотную подвести железнодорожную линию к берегу Ладожского озера. По решению Государственного Комитета Оборона в конце января 1942 г. началась постройка линии Войбокало — Кобона — Коса протяженностью в 34 км. Строить дорогу пришлось наскоро, шпалы укладывались прямо на снег. Несмотря на стужу и бомбежки вражеской авиации, строители справились с работой в срок, и 12 февраля 1942 г. по линии пошел первый состав для Ленинграда²². Железнодорожная линия Войбокало — Коса со станциями Лаврово, Кобона и дополнительными ветками, шедшими к пирсам и пунктам выгрузки, сыграла большую роль в организации помощи блокированному Ленинграду. Основной поток грузов направлялся через Волховстроевское и Бабаевское отделения Северной железной дороги. Именно по этой магистрали следовали поезда с продовольствием, боеприпасами и техникой для Ленинграда и Волховского фронта. Так, с 1 января по 1 декабря 1942 г. только Волховстроевское отделение перевезло 161 625 вагонов различных грузов²³.

Учитывая важность железнодорожных магистралей для снабжения Ленинграда и обеспечения боеспособности фронтов, командование фашистских войск систематическими авиационными налетами пыталось парализовать работу транспорта. С января по декабрь 1942 г. только на объекты Волховстроевского отделения дороги фашистская авиация совершила 1332 самолето-налета; в результате бомбардировок на узле Волховстрой пострадали почти все производственные объекты. Ожесточенным бомбардировкам подвергались и другие участки пути: с сентября 1941 г. по декабрь 1942 г. на участок Тихвин — Бабаево авиация противника совершила 327 налетов, сбросив почти три тысячи бомб. В такой обстановке бесперебойная работа железнодорожного транспорта требовала от путейцев самоотверженности, умения найти выход в трудную минуту: верные своему долгу перед Родиной, они проявляли

¹⁸ А. В. Карасев. Указ. соч., стр. 171.

¹⁹ ГАОРСС ЛО, ф. 7179, оп. 22, д. 75, л. 109.

²⁰ Д. В. Павлов. Указ. соч., стр. 154.

²¹ Там же, стр. 168.

²² Н. А. Манаков. Указ. соч., стр. 78.

²³ ГАОРСС ЛО, ф. 7179, оп. 21, д. 3, л. 11.

подлинный героизм, выполняя боевые задания, и часто погибали в схватках с вражеской авиацией. Только по Волховстроевскому отделению дороги за 1942 г. погибло 98 железнодорожников, 282 были ранены²⁴.

* * *

Наряду с продовольственной проблемой с особой остротой вставала топливная проблема. Лес, топливо были крайне необходимы как героическим защитникам Ленинграда, так и войскам Волховского и Северо-Западного фронтов. Кроме того, нужно было обеспечить топливом и железнодорожный транспорт области, так как по решению Государственного Комитета Обороны в феврале 1942 г. железные дороги Северо-Запада были переведены на дровяное отопление²⁵. Нуждались в строительном материале разрушенные и сожженные города и деревни области. Между тем в результате трудностей, вызванных военной обстановкой, с осени 1941 г. лесозаготовки в области фактически прекратились.

13 января 1942 г. Военный совет Ленинградского фронта вынес решение о заготовке в северо-восточных районах дров и деловой древесины для нужд Ленинграда и частей Красной Армии. Выполняя это решение, партийные и советские организации северо-восточных районов ввели трудовую и гужевую повинности для обеспечения лесозаготовок рабочей силой и транспортом и на 1 апреля 1942 г. на лесозаготовках работало уже почти 26 тыс. человек и более 7 тыс. лошадей. Подавляющее большинство мобилизованных на лесозаготовки составляли колхозники²⁶.

Преодолевая огромные трудности, лесозаготовительная промышленность северо-восточных районов выполнила план I квартала 1942 г. со значительным превышением. Не снижались темпы работы и в дальнейшем. Опыт, накопленный передовиками лесозаготовок, не только закреплялся, но и переносился на другие предприятия. Среди лесозаготовителей широко развернулось социалистическое соревнование. К концу 1942 г. только по предприятиям треста «Ленлес» в соревновании участвовало 5 тыс. лесорубов и 2200 возчиков леса — около 80% всех работавших²⁷.

Благодаря самоотверженному труду рабочих лесной промышленности весь годовой план 1942 г. был выполнен уже к 1 декабря 1942 г. После прорыва блокады в январе 1943 г., когда стала возможной транспортировка леса по железной дороге в Ленинград, лесозаготовители северо-восточных районов заготовили и вывезли в 1943 г. древесины на 40% больше, чем в 1942 г. Всего за 1941—1943 гг. Ленинград получил из области 2375 тыс. м³ дров и деловой древесины, а железнодорожный транспорт области — около 2700 тыс. м³ дров²⁸.

Серьезную помощь оказали рабочие и колхозники области ленинградцам, эвакуированным из города. Северо-восточные районы были первым участком «Большой земли», на который вступили после переезда через Ладожское озеро измученные голодом и холодом дети, женщины и старики Ленинграда. Партийные и советские организации районов, через которые пролегал в глубь страны путь ленинградцев, рассматривали помощь эвакуированным как один из самых ответственных участков своей работы.

²⁴ ГАОРСС ЛО, ф. 7179, оп. 21, д. 3, л. 9.

²⁵ «История Великой Отечественной войны Советского Союза. 1941—1945», т. 2, М., 1961, стр. 527.

²⁶ ГАОРСС ЛО, ф. 1684, оп. 5, д. 782, л. 33.

²⁷ Там же, ф. 7179, оп. 21, д. 3, л. 28.

²⁸ Там же, ф. 1684, оп. 5, д. 841, л. 8; д. 843, л. 8.

В октябре и ноябре 1941 г. эвакуация жителей Ленинграда проходила водным путем через Ладогу, а также самолетами. Но таким путем удалось вывезти из города до конца декабря 1941 г. только немногим более 68,5 тыс. человек²⁹. С конца ноября началась эвакуация ленинградцев по льду Ладожского озера.

21 ноября 1941 г. комиссия обкома ВКП(б) по руководству северо-восточными районами приняла постановление «Об эвакуации населения и ценностей из прифронтовых районов Ленинградской области и продвижения эвакуированных из Ленинграда», по которому в Волховском, Пашском, Оятском, Тихвинском, Капшинском районах были организованы эвакуопункты, а также пункты питания и обогрева. Здесь эвакуированные получали кипяток, а также по 400 г хлеба на человека и одно блюдо горячей пищи при двукратном питании. В каждом придорожном селении выделялись уполномоченные районных партийных и советских организаций, которые имели право размещать эвакуированных на отдых и ночлег в общественных зданиях и домах местного населения. На эвакуопунктах было организовано медицинское обслуживание эвакуируемых. Постановление обязывало секретарей райкомов ВКП(б) и председателей райисполкомов лично контролировать организацию эвакуации³⁰. Выполняя постановление комиссии, Пашский райисполком организовал эвакуопункт в помещении лесотарного завода и пункты питания и обогрева во всех селениях, расположенных на дороге, по которой в обход занятого вражескими войсками Тихвина перевозили ленинградцев. В деревне Рыбежна райздравотдел организовал стационар на 20 коек в помещении детского сада. Всего по дороге, ведущей от Ладожского озера к ст. Заборье, было создано 22 питательных пункта. По решению Леноблисполкома от 10 декабря 1941 г. в Мгинском, Волховском, Пашском, Капшинском, Оятском, Тихвинском, Винницком и Ефимовском районах была введена платная трудгужповинность по перевозке эвакуированного населения и грузов с автомашин, сделавших вынужденную остановку в пути. На всей дороге были организованы конные станции, подвозившие до сборных пунктов эвакуированных³¹.

8 декабря 1941 г. на Волховский эвакуопункт, перемещенный в Сясьстрой в связи с близостью фронта к Волхову, прибыла первая крупная партия эвакуированных ленинградцев из 1749 человек, среди которых было почти 1300 учащихся ремесленных училищ Ленинграда. Все ленинградцы были накормлены и оставлены на ночлег, причем большинство из них пришлось разместить на частных квартирах. На следующий день через эвакуопункт прошло 3400 человек, большинство которых пробыло без всякой пищи 2—2½ суток. В пути умерло трое детей. Одна из автомашин попала под лед, и часть людей утонула. Отправить всех дальше руководство эвакуопункта сразу не смогло, и в Сясьстрое осталось до 2,5 тыс. человек. Среди эвакуируемых ленинградцев было много ослабевших и больных. Так, из 965 человек, прибывших на Волховский эвакуопункт 13 декабря, было зарегистрировано 56 больных³².

С восточного берега Ладожского озера эвакуированных ленинградцев, накормив и обогрев, отправляли на автомашинах по новой дороге в обход Тихвина в глубь страны. Путь до железнодорожных станций занимал много времени; машины часто застревали в дороге. Значительно сократилось расстояние, которое эвакуированным приходилось преодолевать на автомашинах, после освобождения Тихвина и вос-

²⁹ Н. А. Манакон. Указ. соч., стр. 84.

³⁰ ГАОРСС ЛО, ф. 7684, оп. 5, д. 721, л. 125.

³¹ ГАЛО в г. Выборге, ф. р.—1188, оп. 1, д. 2, л. 22а; ГАОРСС ЛО, ф. 7179, оп. 10, д. 1907, л. 273; ф. 1684, оп. 5, д. 721, л. 2.

³² ГАОРСС ЛО, ф. 330, оп. 1, д. 7, лл. 7, 12, 23, 32.

становления железнодорожной линии Тихвин — Волхов. Стала возможной транспортировка эвакуированных в поездах со станций Войбокало и Жихарево. Но в первые две декады января 1942 г. интенсивность эвакуации была незначительной, и до 22 января 1942 г. по Ладожской дороге было эвакуировано всего 36 118 человек³³.

Положение изменилось, когда 22 января 1942 г. Государственный Комитет Обороны принял решение об эвакуации из Ленинграда 500 тыс. человек. С конца января 1942 г. работа автомобильной трассы через Ладожское озеро улучшилась, и поток людей увеличился.

³³ А. В. К а р а с е в. Указ. соч., стр. 199.

