



ISSN 1681-1941
№1 (3921), январь 23, 2020
СПЕЦИАЛЬНЫЙ ВЫПУСК

Санкт-Петербургский УНИВЕРСИТЕТ

НИС TUTA PERENNAT



*Теперь здесь все привычно и знакомо.
Но задержись, хотя б на краткий миг,
Перед плитой на сером камне дома
И огненным под ней пучком гвоздик.*

Всеволод РОЖДЕСТВЕНСКИЙ.
Гвоздики



Санкт-Петербургский УНИВЕРСИТЕТ

НІС ТУТА РЕРЕННАТ

Двуглавый орел, держащий в лапах книгу, — герб Санкт-Петербургского университета, созданный на основе исторического герба Академии наук. Санкт-Петербургский университет является единственным вузом России, который легитимно пользуется российским орлом в своем гербе.

Надпись «Nis tuta perennat» является девизом Университета. В переводе с латинского она означает «Здесь в безопасности пребывает».

Главный редактор:
Вера СВИРИДОВА

**Заместитель
главного редактора:**
Екатерина ЗАЙКИНА

Обложка:
ТАСС

Дизайн и верстка:
Ольга ПРИВАЛОВА

Корректор:
Елена СМЕТАНИНА

Обработка фотографий:
Ольга ПРИВАЛОВА

Тираж: 500 экз.
Распространяется бесплатно

Адрес редакции:
Санкт-Петербург,
Университетская наб., д. 7/9
Телефон редакции: 328 01 62

E-mail: journal@spbu.ru
URL: http://journal.spbu.ru

Свидетельство о регистрации средства массовой информации ПИ № 2-5219 выдано 18 мая 2001 г. Северо-Западным окружным межрегиональным территориальным управлением Министерства РФ по делам печати, телерадиовещания и средств массовой информации.
ISSN 1681-1941

Учредитель:
Санкт-Петербургский
государственный университет

Мнение авторов может не совпадать с точкой зрения редакции.

При цитировании и перепечатке ссылка на журнал «Санкт-Петербургский университет» обязательна

Рукописи и фотографии не возвращаются и не рецензируются

16+

27 ЯНВАРЯ 1944 — 27 ЯНВАРЯ 2020

СОДЕРЖАНИЕ:

- 2 Фото номера**
Выгрузка продовольствия
- 4 Вылетаем из Хвойной**
Как «Дугласы» в определенный момент стали единственной надеждой ленинградцев
- 10 Воздушный мост в блокированный Ленинград**
Что перевозили над Ладогой осенью 1941 года
- 12 Большая победа в маленьком формате**
История освобождения Ленинграда на почтовых марках
- 17 Шоколад ленинградский. Блокадный**
Какие конфеты производили в блокированном городе
- 22 «...Сидящих в бомбоубежище никакими слухами не волновать»**
Ленинградцы жили надеждой на радостные известия
- 24 Гвоздики**
Стихотворение выпускника ЛГУ Всеволода Александровича Рождественского



4



12



17



10





Самолеты ПС-84 (Ли-2), широко известные как «Дугласы», с началом Великой Отечественной войны применялись для решения военных задач — доставки грузов военного назначения, обеспечения десантных операций и даже для бомбардирования. В блокированный Ленинград эти самолеты доставляли не только военные грузы, но и продовольствие, а обратно вывозили гражданское население. На «Дугласах» из Ленинграда осенью и в начале зимы 1941 года были эвакуированы более 58 000 человек

Выгрузка продовольствия для блокадного Ленинграда из транспортного самолета Ли-2. Время съемки: 1942 год
Автор: Николай ХАНДОГИН

ИСТОЧНИК ФОТО: фотоальбом «Неизвестная блокада. Ленинград 1941–1944». Издание было подготовлено фотожурналистом, историком фотографии Владимиром Анатольевичем Никитиным. Он преподавал в СПбГУ, более двух десятков лет заведовал кафедрой медиадизайна и информационных технологий. Являлся лауреатом конкурса «Золотое перо — 2009» (за вклад в развитие журналистики), автором ряда книг и более полутора сотен статей по истории отечественной фотографии и фотожурналистики.

ВЫЛЕТАЕМ ИЗ ХВОЙНОЙ

О поставках грузов различного назначения в блокадный Ленинград по Ладоге известно широко. А вот о том, что в сентябре 1941 года в город с границы Ленинградской и Вологодской областей был перекинут воздушный мост, знают немногие.



ИСТОЧНИК: АВИАРУ.РФ; ФОТО: АВТОР НЕИЗВЕСТЕН

Автор: **Вера СВИРИДОВА**

До недавнего времени ученые располагали разрозненными и отчасти противоречивыми данными, касающимися снабжения города с помощью авиации осенью 1941 года. Никита Пригодич, аспирант СПбГУ 3 года обучения по направлению «История» и преподаватель Национального исследовательского университета ИТМО, взялся структурировать данные и восстановить порядок событий.

«11 сентября, то есть всего через несколько дней после того, как гитлеровские войска сомкнули кольцо вокруг осажденного города, заместитель начальника гражданского воздушного флота СССР Картушев пришел на прием к первому секретарю Ленинградского обкома партии Жданову с предложением наладить снабжение Ленинграда силами транспортной авиации. На тот момент речь шла еще не о продовольственных поставках,

а о ввозе и вывозе грузов военного назначения, а также эвакуации населения, — рассказывает Никита Пригодич. — Это предложение было принято, и 13 сентября вышло постановление Военного совета Ленинградского фронта о начале работы такой транспортной линии. Еще через неделю Государственный комитет обороны (ГКО) принял постановление об установлении транспортной воздушной связи с Ленинградом».

Еще до начала войны гражданский воздушный флот занимался транспортным обеспечением жителей СССР, в том числе были сформированы и воздушные линии перевозок пассажиров. Регулировало всю деятельность гражданской авиации Главное управление гражданского воздушного флота (ГВФ), основными организационными звеньями которого являлись территориальные управления в Ленингра-

де, в частности Северное управление ГВФ. «В начале войны оно было преобразовано в Особую северную авиационную группу (ОСАГ), которая и должна была решать транспортные задачи Ленинграда. Естественно, ОСАГ привлекли к снабжению города в дополнение к перевозкам по Ладожскому озеру. Для решения этой задачи, согласно постановлению ГКО, к работе северной авиагруппы была подключена Московская группа

особого назначения (МАОН), располагающая большим и более современным на тот момент парком самолетов», — поясняет историк.

ЧТО, ГДЕ, КОГДА

По его словам, изначально планировалось, что на линии будут работать 50 самолетов, а потом их общее количество доведут до 64. «Стоит отметить, что эта цифра по разным причинам никогда не была достигнута. В частности, чаще всего

воздушные судна выходили из строя из-за поломок, а заменить их было нечем. На поломки приходится порядка 45 % общего числа потерь за все время работы воздушного моста. Обычно в среднем на линии летали 40–45 самолетов», — уточняет Никита Пригодич.

Сначала, как рассказал историк, они летали напрямую из-под Москвы, по необходимости делая промежуточные остановки на запасных аэродромах около Ладожского озера. Однако стало понятно, что это существенно удлиняет путь. Поэтому авиагруппа была перебазирована в район железнодорожной станции Хвойная Ленинградской области (на границе с Вологодской областью). Сюда свозили все, что предполагалось для отправки в Ленинград. В самом городе самолеты прилетали на Комендантский аэродром, бывший

ФАКТ

В годы Великой Отечественной войны поселок Хвойная стал основной авиабазой Ленинграда за блокадным кольцом. Здесь действовали шесть аэродромов. В поселке были организованы госпитали для раненых и больных ленинградцев.

ИСТОЧНИК: [HTTPS://VNOVGORODE.RU/](https://vnovgorode.ru/)

тогда главной авиабазой. «Однако он довольно скоро был рассекречен, и немецкие бомбардировщики часто атаковали аэродром, — рассказывает исследователь. — Поэтому все поставки были полностью перенесены на аэродром Смольная, после

27 ЯНВАРЯ 1944 — 27 ЯНВАРЯ 2020

окончания войны получивший название Ржевка. Его построили в сентябре-октябре 1941 года, и, в отличие от Комендантского аэродрома, он существует до сих пор».

Первые грузы полетели в Ленинград 22 сентября. Грузоперевозки осуществляли военно-транспортные самолеты Ли-2, на тот момент еще называвшиеся ПС-84. Они создавались в СССР по лицензии на базе американского Douglas DC-3 (поэтому в широком употреблении их называли «Дуглас»). «Не сразу, но довольно скоро к ним на помощь были направлены самолеты сопровождения — истребители И-16 и И-153. Рассчитывалось, что с двумя транспортниками должен лететь один истребитель. По факту это тоже никогда не исполнялось. Руководители транспортной авиации неоднократно обращались к командующему авиацией Ленинградского фронта Новикову с просьбой увеличить количество истребителей, но чаще всего они были нужны для выполнения боевых задач и выделить их было невозможно», — отмечает Никита Пригодич. В среднем один истребитель сопровождал четыре транспортных самолета. Ситуацию осложняли и сами пилоты истребителей, не соблюдавшие инструкции. «Пилоты транспортных самолетов жаловались, что летчики истребителей часто пренебрегали своими обязанностями. В хорошую погоду и при отсутствии в зоне видимости противника, вместо того чтобы охранять строй, летчики истребителей начинали заниматься высшим пилотажем, теряли транспортные самолеты, а потом не могли их найти, — приводит пример исследователь. — В случае приближения противника истребитель должен был отогнать его, не уходя

27 ЯНВАРЯ 1944 — 27 ЯНВАРЯ 2020



Для военных нужд самолеты ПС-84 (Ли-2) оснащали верхней механизированной турелью

РИСУНОК: EASTERN EXPRESS GROUP

от транспортного самолета. То есть летчик истребителя должен был выполнять оборонительные функции, а не вступать в бой. На практике же летчики почти всегда вступали в бой и сразу же теряли транспортные самолеты. Получается, что прикрытие военной авиацией было неэффективно». Тем не менее в результате атак вражеской авиации за все время работы воздушного моста было потеряно девять-десять «Дугласов» (в том числе и в ходе бомбардировок аэродромов).

ЕДИНСТВЕННЫЙ ПУТЬ

В Ленинград «Дугласы» везли грузы военного назначения — снаряды, патроны, стрелковое оружие, моторы, средства связи, консервированную кровь, почту, а также доставляли военных. Обрато вывозили продукцию промышленных предприятий Ленинграда, оборудование эвакуируемых заводов, специалистов и высококвалифицированных рабочих, раненых военных и гражданское население.

По словам историка, изначально речь о поставках продовольствия с помощью авиации не шла, так как на момент организации воздушного моста руководство города еще не осознавало объем продовольственной катастрофы.

Ситуация изменилась к концу осени, когда навигация по Ладожскому озеру уже не осуществлялась, а перевозки по льду еще не были налажены. Стало понятно,

что никакого другого сообщения с Ленинградом, кроме воздушного, не существует. Очевидна была и необходимость продовольственных поставок. «В этот момент Жданов просит члена ГКО Маленкова увеличить количество транспортных самолетов, и Сталин разрешает на пять дней выделить дополнительно 24 „Дугласа“ и 10 тяжелых бомбардировщиков. К этому времени продовольствие начали перевозить и на них. Правда, оказалось, что они абсолютно неэффективны, поскольку очень медленные и не могут держаться в строю с транспортными самолетами. Поэтому использовались мало», — рассказывает Никита Пригодич. В ходе анализа прямой переписки между Ленинградом и Москвой историку удалось установить, что дополнительные самолеты предполагалось выделить 10 ноября, но еще 12 ноября это не было реализовано. В итоге подмога пришла только 16 ноября. «В Ленинград вместе с грузами

КСТАТИ

Комендантский аэродром был сооружен в 1910 году западнее Комендантского ипподрома. Во время блокады Ленинграда на нем базировались полки истребительной авиации, он принимал транспортные самолеты. Закрыт в 1963 году. В 1970-х годах на территории аэродрома началось массовое жилищное строительство.

Никита Дмитриевич ПРИГОДИЧ,
аспирант СПбГУ
3 года обучения
по направлению
«История», преподаватель
Национального
исследовательского
университета ИТМО



ФОТО: ЕКАТЕРИНА КОВАЛЁВА

Эвакуация ленинградцев на самолете «Дуглас» (Ли-2). Декабрь 1941 года

военного назначения полетело продовольствие — в основном различные концентраты и только немного муки, а в обратную сторону начинают гораздо активнее вывозить в эвакуацию людей», — говорит историк. В эти пять дней — с 16 по 21 ноября — был побит рекорд: на линии работали порядка 60 самолетов. К сожалению, затем дополнительно выделенные самолеты вернулись выполнять задачи Московского управления ГВФ. В разгар катастрофы, разворачивающейся в городе на Неве, это решение кажется нелогичным и даже жестким. «По воспоминаниям Микояна, Сталин вообще выступал против выделения Ленинграду транспортных самолетов, считая это нецелесообразным расходом „Дугласов“, которые были в дефиците, — объясняет Никита Пригодич. — Тем не менее для ленинградского руководства это решение оказалось неожиданным. Несмотря на то, что поставки продовольствия авиационным путем не могли полностью обеспечить потребности города, на авиацию как на одну из составляющих все же рассчитывали».

ВСЕ СРЕДСТВА ХОРОШИ

После 21 ноября воздушный мост продолжил работать до 25 декабря 1941 года в прежнем режиме и составе. За весь период работы воздушного моста было перевезено 6186,6 тонны грузов, из них 4325 тонн продовольствия. Эти цифры могли бы быть и больше. «Предполагалось, что каждый день по воздушному мосту летчики должны



ИСТОЧНИК: ЦГАКФФД; ФОТО: А. ГРОМОВ

перевозить 200 тонн груза. Однако этот показатель, как и многие другие планы, никогда не был достигнут. В реальности перевозилось около 114 тонн в сутки.



КСТАТИ

С воспоминаниями очевидцев о работе воздушного моста в блокированный Ленинград можно ознакомиться в книге «Воздушный мост над Ладогой: сборник очерков и воспоминаний». Сост. В. И. Краснояров, М. И. Ялыгин. — Л.: Лениздат, 1984.

Этого было невероятно мало для Ленинграда», — отмечает историк. Однако он уверен, что для увеличения запасов продовольствия все инструменты были хороши, особенно в тот момент, когда доставка грузов по Ладоге временно прекратилась. «Понятно, что на тот момент не было технических возможностей наладить настолько масштабный воздушный мост, чтобы с его помощью полностью покрывать запросы населения Ленинграда. Это было нереально, даже если бы в осажденный город направили все транспортные самолеты, которыми располагал СССР», — подчеркивает Никита Пригодич.

По его словам, в 1942 году транспортные самолеты продолжили летать из Ленинграда и в Ленинград. Однако перевозки осуществлялись уже только силами

ОСАГ на более старых моделях самолетов и носили локальный характер. О продовольственном снабжении города этими техническими средствами речь уже не шла. «В целом транспортных самолетов было довольно много, но на начало войны они были уже устаревшими. Функции транспортников пытались переложить на старые военные самолеты, в частности бомбардировщики 20-х — начала 30-х годов. Правда, они ничем помочь не могли, потому что при любой встрече с истребителями и бомбардировщиками противника неминуемо были бы сбиты. Для воздушного моста в Ленинград необходимы были на тот момент современные транспортные самолеты, поскольку требовалось перелетать через территорию, оккупированную немцами», — заключает Никита Пригодич.

ПЕРСОНАЛИИ



Александр Александрович НОВИКОВ:

советский военачальник, командующий Военно-воздушными силами РККА (1942–1946), главный маршал авиации, дважды Герой Советского Союза.



Андрей Александрович ЖДАНОВ:

советский партийный и государственный деятель, генерал-полковник, в годы Великой Отечественной войны — член Военного совета Северо-Западного направления, до 1944 года — Военного совета Ленинградского фронта.



Иосиф Виссарионович СТАЛИН:

советский политический, государственный, военный и партийный деятель, генералиссимус Советского Союза.



Михаил Федорович КАРТУШЕВ:

заместитель начальника гражданского воздушного флота СССР. Награжден орденом Красного Знамени. Погиб при исполнении служебных обязанностей в 1942 году.



Анастас Ованесович МИКОЯН:

советский государственный и партийный деятель. Последовательно занимал ряд министерских должностей.



Георгий Максимилианович МАЛЕНКОВ:

советский государственный и партийный деятель, член Государственного комитета обороны.

Воздушный мост в блокированный Ленинград

После того как немецкие войска с суши блокировали Ленинград, у города осталось только два способа связи — по Ладожскому озеру и по воздуху. К концу осени, когда навигация прекратилась, а лед еще не укрепился в достаточной степени, переброска вооружения, людей и продовольствия интенсивно осуществлялась только силами военно-транспортной авиации. Поскольку значительная часть полета проходила над водами Ладожского озера, воздушная трасса, связавшая Ленинград с Большой землей, вошла в историю как воздушный мост над Ладогой.

20 сентября 1941 года Государственный комитет обороны принял постановление «Об организации транспортной воздушной связи между Москвой и Ленинградом».



ОБЩЕЕ ВРЕМЯ РАБОТЫ МОСТА — 22 сентября — 25 декабря 1941 года.

КОЛИЧЕСТВО САМОЛЕТОВ:



Планировалось задействовать 50 самолетов. В действительности летали 40–45 самолетов Douglas. С 16 по 21 ноября 1941 года летали 60 самолетов.

✗ 9–10 «Дугласов» потеряны (в т. ч. на аэродромах) в результате атак вражеской авиации за время работы воздушного моста.

КОЛИЧЕСТВО ИСТРЕБИТЕЛЕЙ:



На линии для прикрытия были задействованы 10–12 истребителей.

ПЕРЕВЕЗЕНО:

грузов всего: 6186,6 тонны

продовольствия: 4325 тонн

боеприпасов и оборудования: 1861,6 тонны

58 301 человек

1000 минометов и 144 пушки

ЛИ-2 (ПС-84)

Двухмоторный военно-транспортный самолет и дальний бомбардировщик. Являлся модификацией американского Douglas DC-3, лицензию на который СССР приобрел в ноябре 1937 года.

ПЕРЕРАБОТКОЙ КОНСТРУКЦИИ РУКОВОДИЛИ Анатолий Александрович Сеньков и Борис Павлович Лисунов.

ПОСТРОЕНО 4863 самолета. Все модификации в широком употреблении называли «Дуглас».

ЭКИПАЖ: 4–6 человек.

ПАССАЖИРЫ: 14–28 человек.

ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ: до 1,6 тонны, при снятии части оборудования до 2,5 тонны.

ГОДЫ ПРОИЗВОДСТВА: 1939–1953.



ТБ-3 (АНТ-6)

Четырехмоторный тяжелый бомбардировщик.

СОЗАН ПОД РУКОВОДСТВОМ авиаконструктора Андрея Николаевича Туполева.

ГОДЫ ПРОИЗВОДСТВА: 1932–1937.

Имел девять модификаций.

ПОСТРОЕНО 818 самолетов.

ИСПОЛЬЗОВАЛСЯ как грузовой и десантный самолет. Мог взять на борт до 35 человек.

ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ: до 12 тонн.

ЭКИПАЖ: 11 человек.

И-153 («ЧАЙКА»)

Поршневым истребитель. Окончательно устарел к началу Великой Отечественной войны. Единственный в мире биплан с убирающейся стойкой шасси. Мог нести 200 кг бомбовой нагрузки. Самолет вооружался четырьмя пулеметами.

СОЗАН ПОД РУКОВОДСТВОМ авиаконструктора Николая Николаевича Поликарпова.

ГОДЫ ПРОИЗВОДСТВА: 1939–1941.

ПОСТРОЕНО 3437 самолетов.

ЭКИПАЖ: 1 человек.

СКОРОСТЬ ПОЛЕТА: до 426 км/ч.



И-16 («ИШАК»)

Одномоторный истребитель. Самый массовый истребитель до начала Второй мировой войны. Самолеты последнего выпуска вооружались двумя пушками и двумя пулеметами.

СОЗАН ПОД РУКОВОДСТВОМ авиаконструктора Николая Николаевича Поликарпова.

ГОДЫ ПРОИЗВОДСТВА: 1934–1942.

ПОСТРОЕНО более 10 000 самолетов.

Имел 13 основных модификаций.

ЭКИПАЖ: 1 человек.

СКОРОСТЬ ПОЛЕТА: до 525 км/ч.

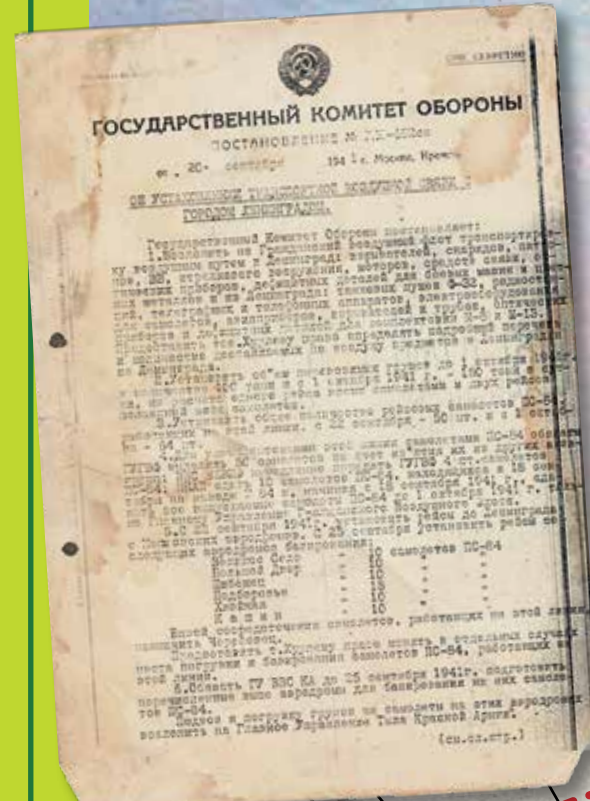


СХЕМА ПОЛЕТОВ В ЛЕНИНГРАД



ИНФОГРАФИКА: ОЛЬГА ПРИВАЛОВА; ИСТОЧНИК: PRO-SAMOLET; БЛАГОДАРИМ ЗА ПОМОЩЬ В ПОДГОТОВКЕ ИНФОГРАФИКИ И ПРЕДОСТАВЛЕННЫЕ ДАННЫЕ ДЛЯ НЕЕ НИКИТУ ПРИГОДИЧА, АСПИРАНТА СПбГУ



Большая победа в маленьком формате

Автор: **Екатерина ЗАЙКИНА**

Блокаде посвящены многие произведения искусства. Ученые СПбГУ обратили свой взор на один из самых миниатюрных форматов — почтовую марку. Они выясняют, как тема осады города и его героического освобождения отразилась в филателии и как менялась на протяжении более чем 70 лет.

Почтовые марки заинтересовали исследователей — инженера-лаборанта СПбГУ Татьяну Евгеньевну Сохор и доцента СПбГУ (кафедра музеологии) Евгения Николаевича Метелкина — как один из предметов быта, который в маленьком формате отражает повседневность прошлого века. Ученые хотели узнать, каким образом художники изображали на марках важные для страны события, в частности освобождение блокадного города от немецкой осады.

Сейчас филателистическая продукция — конверты, почтовые марки, открытки и другие знаки почтовой оплаты — не пользуется такой популярностью, как раньше. Пик распространения приходится на период 30–80-х годов прошлого века, когда почта являлась главным способом дистанционного общения между людьми. По словам Татьяны Сохор, коллекционированием памятных марок начинали заниматься со школьных лет, поэтому в те времена было много филателистов-любителей. Почти у любого ученика начальных классов имелось свое собрание почтовых миниатюр. Он мог в подробностях рассказать, что изображено на каждой из них, в какой стране она напечатана и как попала в его коллекцию. С появлением электронных видов связи изменились способы обмена информацией, и объем изготавливаемой филателистической продукции значительно снизился. Однако она по-прежнему остается

Татьяна Евгеньевна СОХОР, историк, инженер-лаборант СПбГУ

ФАКТ

В первые годы советской власти для создания почтовой марки объявляли конкурс эскизов, в котором участвовали в том числе известные художники — Сергей Чехонин, Натан Альтман, Рихард Заринш и другие. Позднее конкурс отменили, однако сейчас Министерство связи восстановило традицию и снова объявляет конкурсные темы для художественной аудитории.

источником информации для исследователей.

МАРКА КАК ПРЕДМЕТ ИСКУССТВА

Существует два типа почтовых марок — стандартные и коммеморативные. Первые производят больши-



ФОТО: САБИНА НАДЖАФОВА

ми тиражами для оплаты почтовых отправлений. Вторые выпускают ограниченным тиражом по специальному заказу или в честь памятных дат и праздников. Они-то и представляют большой интерес для коллекционеров, хотя также могут выступать в качестве платы за письмо. Именно этот тип марок оказался в центре внимания историков СПбГУ.

«Памятная марка — это почтовая миниатюра, которая фактически является предметом искусства, — рассказывает Татьяна Сохор. — Раньше над ее созданием работали художники, граверы и полиграфисты. Они всегда творчески подходили к созданию изображений, старались не повторяться в сюжетах».

Процесс выпуска почтовой марки проходил в несколько этапов. Сначала в одном отделе создавался эскиз, затем в другом его обсуждали, исправляли и передавали готовый макет на производство. Плани-



ФОТО: САБИНА НАДЖАФОВА



КСТАТИ

Надпись на марках «N копеек за лот», где N — 10, 20, 30 и так далее, зависит от массы письма. Лот — это дOMETрическая мера веса, равная 1/32 фута, или примерно 13 граммам. Исходя из этого, марки в один лот оплачивались 10 копейками, в два лота — 20 копейками, в три — 30. Сегодня марка для простого письма по России весом до 20 граммов (два лота) стоит 23 рубля.

рованием выпуска почтовых миниатюр занималось Министерство связи СССР. Оно принимало заявки на выпуск коммеморативных марок и утверждало тираж стандартных. В расцвет филателии в СССР выходило примерно 120 памятных миниатюр в год.

МАЛЕНЬКИЕ СИМВОЛЫ БЛОКАДЫ

По словам Татьяны Сохор, в XX веке почтовые марки входили в число инструментов пропаганды для поднятия боевого духа солдат и рядовых граждан. На мар-

Евгений Николаевич МЕТЕЛКИН, доцент СПбГУ (кафедра музеологии)

27 ЯНВАРЯ 1944 — 27 ЯНВАРЯ 2020

ки помещали русских полководцев и народных героев. Так, в апреле 1941 года была выпущена серия из четырех марок с изображением великого полководца Александра Васильевича Суворова на фоне штурма крепости Измаил. Месяцем позже появились миниатюры с известными полотнами художника Василия Сурикова, на одной из которых была представлена картина «Переход Суворова через Альпы».

В послевоенные годы на марках чаще всего появлялись символы Победы. «Тема блокады Ленинграда и освобождения города не входила в число распространенных и поэтом была мало представлена в филателии. После ленинградской трагедии правительство не хотело напоминать людям о голодных буднях блокады в каком бы то ни было виде. К тому же главным назначением марки была оплата почтового отправления. Ее приклеивали на письмо или поздравительную открытку, где ужасы 872 дней осады были не к месту. Поэтому художники искали новые сюжеты, в которых могли бы сохранить память о героическом подвиге, не показывая при этом страшную военную повседневность», — рассказывает Татьяна Сохор.

Самыми распространенными изображениями блокадного времени стали здание Адмиралтейства и лицевая сторона медали «За оборону Ленинграда». Именно они символизировали мужество и силу духа жителей города.

«Со временем символы изменились, — отмечает историк. — Так, примерно с 60-х годов вместо медали „За оборону Ленинграда“ стали изображать медаль „Золотая Звезда“ города-героя, а вместо здания Адмиралтейства на марках

27 ЯНВАРЯ 1944 — 27 ЯНВАРЯ 2020

ФАКТ



Интересно, что имена рисующих марки художников малоизвестны. Дело в том, что основным производством филателистической продукции занимался Гознак, который, помимо филателии, печатал денежные банкноты, государственные награды и бланки документов. Исходя из стратегических соображений, а также из советских устоев сотрудники предпочитали не раскрывать свои имена. Сегодня эта секретность не позволяет ученым узнавать подробности о создателях почтовых миниатюр. Чтобы получить сведения о некоторых из них, историки изучали периодические издания, где иногда попадались интервью с художниками. Имя одного из знаменитых создателей марок середины XX века все же известно. Это **Иван Иванович ДУБАСОВ**. Он работал главным художником Гознака и участвовал в разработке многих марочных сюжетов, создавал рисунки денежных знаков и государственных наград. К примеру, ему принадлежит эскиз самой высокой военной награды СССР — «Золотой Звезды», а также юбилейных марок с портретами общественных деятелей, писателей и ученых.



появилась Петропавловская крепость. С тех пор Петропавловскую крепость часто принимают за главный символ блокадного города. Но на самом деле это не так, и основная роль принадлежит все же Адмиралтейской игле».

Татьяне Сохор и Евгению Метелкину также удалось выяснить, что подвиг простых горожан зафиксирован в филателии лишь в двух почтовых миниатюрах — «Обороне Ленинграда», выпущенной в серии «Великая Отечественная война» в 1963 году, и в «Ледовой „Дороге жизни“ (1941–1942) в период блокады Ленинграда» 1967 года.

ПРОДОЛЖЕНИЕ ЖИЗНИ

Интересно, что филателистическая продукция времен Великой Отечественной войны не ограничивалась военной тематикой. В каталогах почтовых марок за разные годы ученые обнаружили миниатюры, выпущенные к юбилеям писателей, поэтов, композиторов, художников и революционеров. «Несмотря на боевые действия, жизнь в стране продолжалась, — подчеркивают авторы. — Это нашло отражение не только в филателии, но и в других предметных областях — филокартии, нумизматике и книжной графике».

Исследователи также обнаружили, что освобождение Ленинграда было изображено на зарубежных миниатюрах. В 2014 году африканские государства — Бенин, Чад, Джибути и Мадагаскар — выпустили марки и почтовые блоки, посвященные 70-летию полного снятия блокады города-героя. В них использованы фотографии осажденного Ленинграда, которые при помощи современной полиграфии преобразованы в миниатюрный формат.

«Художественная и историческая ценность этих

марок на самом деле невелика, — говорит Евгений Метелкин. — Правительства стран не стремились отдавать дань уважения военным героям и запечатлеть память о подвиге ленинградцев. Все дело в пополнении местных бюджетов за счет скупки миниатюр коллекционерами».

В современной России единственная памятная марка с изображением ленинградской трагедии вышла к 75-летию юбилею освобождения города — в серии «Путь к Победе», выпускаемой с 2016 года. Ее сюжет посвящен снятию блокады Ленинграда в январе 1944 года. Примечательно, что в этой миниатюре не использован ни один из символов ленинградской блокады, отражаемых в марках ранних выпусков.

По словам ученых, памятным маркам, выпускаемым в настоящее время, еще предстоит стать историческим источником. «Сегодня они представлены в частных и государственных коллекциях, где надежно хранят изображения прошлых событий», — говорит историк.

Ученые продолжают исследовать почтовые марки с изображениями, посвященными Великой Отечественной войне в целом. Кроме этого, в преддверии 300-летия Санкт-Петербургского университета Евгений Метелкин и Татьяна Сохор планируют представить результаты исследования о вкладе универсантов в Великую Победу и отражении этой темы в отечественной филателии. В рамках работы им уже удалось выяснить, что Университет в филателии был изображен всего лишь два раза: первый раз фоном на почтовой миниатюре «50 лет со дня смерти Д. И. Менделеева» в 1957 году, а второй — ко дню рождения самого Университета.

27 ЯНВАРЯ 1944 — 27 ЯНВАРЯ 2020



ИСТОРИЯ ПЕРВОЙ МАРКИ:

Первая в мире марка увидела свет в 1840 году. На ней был изображен профиль королевы Виктории. Марку выполнили в черном цвете и присвоили достоинство в один пенни, отчего у филателистов она получила название «черный пенни» (англ. penny black. — Ред.).

До ее выпуска оплату корреспонденции осуществлял сам получатель. Часто бывало, что адресаты не могли оплатить письмо и почтальон уходил с пустыми руками. Однажды во время подобного случая присутствовал английский почтовый чиновник Роулэнд Хилл. Почтальон доставил письмо женщине, которая не смогла заплатить за доставку и вернула его письмомоносцу. После этого у Хилла возникла идея изменить способ оплаты и обязать отправителя оплачивать письма и посылки. Для подтверждения финансового взноса чиновник предложил приклеивать на отправления небольшие прямоугольники бумаги — почтовые марки, которые затем распространились по всему миру.

В России они появились в 1857 году после издания циркуляра «О введении почтовых марок для всеобщего пользования».

27 ЯНВАРЯ 1944 — 27 ЯНВАРЯ 2020

Шоколад ленинградский. Блокадный



Автор: Екатерина ЗАЙКИНА

В годы блокады Ленинграда многие городские предприятия приостанавливали производство или переоборудовали цеха для выпуска военной продукции. Однако кондитерские фабрики работу не прекращали. Ученые Университета выяснили, какие конфеты и в каком количестве выходили с их конвейеров.

Примечательно, что вопрос производства сладостей в блокаду изучен мало. «Большинство ученых преимущественно исследуют документы, в которых отражена героическая сторона событий в Ленинграде, — рассказывает Михаил Викторович Ходяков, заведующий кафедрой Новейшей истории России. — Это происходит по причине ограниченности источников для изучения других аспектов блокады». По его словам, информация о работе кондитерских фабрик в блокированном Ленинграде ранее была засекречена и получить ее не представлялось возможным. Только с 90-х годов прошлого века начался процесс

перевода соответствующих материалов в открытый доступ, который до сих пор не завершился.

«Одним из больших достижений в этом вопросе стала публикация сборника документов „Блокада в решениях руководящих партийных органов Ленинграда. 1941–1944“, — говорит Михаил Ходяков. — В первой части сборника собраны постановления городского и областного комитетов ВКП(б) конца 1941 — начала 1942 года, где в том числе говорится о планах по производству кондитерской продукции».

ШЕСТЬ КОНФЕТНЫХ СТОЛПОВ

По словам ученого, всего во время блокады в городе работали шесть кондитерских фабрик. Каждая из них имела небольшой штат работников: примерно 300–500 человек. Все предприятия имели свой номер — 1-я фабрика, 2, 3, 4-я и так далее — за каждым из которых скрывалось оригинальное название и своя история существования. Например, 3-я кондитерская фабрика была основана в 1864 году купцом Георгом Ландрином и некоторое время носила его имя. Смена политичес-

кого строя превратила ее в 3-ю государственную карамельную фабрику имени А. Микояна. В период блокады на фабрике выпускали пищевые концентраты, белковые дрожжи, овощной джем, а также лекарственные препараты из меда. Кроме того, в июле 1941 года на 3-й государственной фабрике был создан цех боеприпасов. «Сейчас здание фабрики разрушено. На его месте осталась только дымовая труба, — отмечает Михаил Ходяков. — Хотя конфеты „Ландрин“ выпускаются до сих пор».

Он рассказал, что сегодня самой известной из фабрик является 2-я кондитерская на Лиговской улице, дом 52 (сегодня — Лиговский проспект. — *Ред.*), которой нередко присваивают главную роль в снабжении конфетами и пирожными исключительно руководителей города. По словам историка, эта информация



12 декабря 1941 года. 2-я кондитерская фабрика. Начальник цеха А. Н. Павлов, мастер-кондитер С. А. Краснобаев и подручная Е. Ф. Захарова. Фото А. Михайлова

ИСТОЧНИК: ТАСС

верна лишь отчасти. Известно, что в одном из постановлений Президиума Верховного Совета СССР за июнь 1942 года говорится о награждении сотрудников московской кондитерской фабрики «Красный Октябрь» за образцовое выполнение заданий правительства по снабжению Красной армии и населения. «Таким образом, кондитерские фабрики выпускали продукцию не только для гражданского населения, но и для Красной армии. В частности, шоколад входил в состав пайка для некоторых родов войск», — отмечает Михаил Ходяков.

По словам исследователя, в постановлении также приводится подробное описание, за что именно вручают орден, где еще раз подчеркивается военное назначение кондитерской продукции. «По инициативе и рецептуре фабрики выпущен диетический ассорти-

мент кондитерских изделий и специальные сорта шоколада с орехами, являющимися незаменимыми продуктами для наших славных летчиков, танкистов, подводников и других частей Красной армии и Военно-морского флота», — цитирует он проект документа.

ОБЪЕМЫ ПРОИЗВОДСТВА

Объемы выпуска зависели от числа поставок, а также от качества сырья. «Уже в конце 1941 года остро обострилась нехватка сахара, муки и некоторых других компонентов, что значительно сузило ассортимент, — говорит историк. — Из-за недостатка составляющих для производства кондитерской продукции цеха фабрик консервировали либо переоборудовали для выпуска других изделий». Так, в начале 1942 года фабрики начали выпускать витаминные хвойные напитки. Их готовили из запасов компонен-

тов для конфет и пирожных, которые из-за отсутствия других составляющих было невозможно изготовить. Напитками снабжали население, чтобы хоть как-то поддержать здоровье ленинградцев.

Кроме того, некоторые цеха фабрик переоборудовали для военного производства. Об этом, в частности, в июне 1942 года, характеризуя деятельность московской фабрики «Красный Октябрь», сообщил руководителю государства Иосифу Виссарионовичу Сталину заместитель главы правительства СССР Анастас Иванович Микоян, отвечавший за снабжение армии. «Фабрика работает. Одновременно разработан технологический процесс изготовления дымовых пашек, — цитирует Михаил Ходяков, — выпускаются детали для противотанковых гранат и парашютных бензобаков».

По его словам, все изменилось после прорыва бло-

ФАКТ

Знаменитые конфеты «Мишка на Севере» начали выпускать накануне Великой Отечественной войны, в 1939 году, на кондитерской фабрике имени Н. К. Крупской. Дизайнером обертки с изображением белого медведя на фоне снежных просторов стала художница Татьяна Лукьянова, которая долгие годы сотрудничала с ленинградским производством. В военное время из-за дефицита некоторых составляющих рецептура конфет была пересмотрена. Однако спустя годы после Победы «Мишку» модернизировали, добавив дополнительные виды орехов.



ФОТО: АЛЕКСЕЙ ЛОЩИЛОВ

Михаил Викторович ХОДЯКОВ, профессор СПбГУ, заведующий кафедрой Новейшей истории России

кады. Производство стало более стабильным и даже начало расти. Историк удалось изучить отчеты кондитерской фабрики имени Н.К. Крупской за 1943 год. В них приведены данные по объему продукции за отчетный период, а также есть перечень выпускавшихся конфет. Так, в 1943 году фабрика перевыполнила план на 6% и вместо заявленных 2555 тонн выпустила 2728. «В увеличенном ассортименте выделены массовые сорта конфет, которые предназначались для рядового населения, — говорит Михаил Ходяков. — К ним относятся „Балтика“, „Кама“, „Белая ночь“, „Памир“ и некоторые другие». Примечательно, что из всего объема производства 135 тонн составили высококачественные десертные конфеты, в их число входили «Американский орех», «Таганка», «Кукарача»,



Дымовая труба бывшей кондитерской фабрики «Георг Ландрин» — единственное, что осталось от предприятия

ФОТО: МИХАИЛ ХОДЯКОВ

27 ЯНВАРЯ 1944 — 27 ЯНВАРЯ 2020

КСТАТИ

Наверное, все пробовали монпансье — маленькие разноцветные леденцы в жестяной баночке. Но не все знают, что их создателем был кондитер Георг Ландрин, который начал производить конфеты еще в XIX веке.

Настоящее имя изобретателя монпансье — Федор Матвеевич Ландрин. В начале своей карьеры он работал в кондитерской Вольфа и Беранже на Невском проспекте. Там будущий предприниматель узнал некоторые секреты ведения бизнеса, а также разработал собственную рецептуру леденцов. Он открыл свою мастерскую по изготовлению карамели и поставлял конфеты в магазин купцов Елисеевых.

По легенде, однажды перед продажей Федор забыл завернуть леденцы в упаковочную бумагу. Это не понравилось Елисеевым, и они не стали выкупать товар. Расстроенный



Ландрин бродил по улицам с открытым лотком с конфетами и остановился возле женской гимназии. Вышедшие после занятий на улицу девушки, на удивление кондитера, мигом раскупили все леденцы. Федор понял, что выгоднее продавать карамель самостоятельно и начал торговать вразнос. Спустя время он приобрел состояние, сменил имя и открыл собственное большое производство «Георг Ландрин». Пиком его карьеры стало звание поставщика Двора Его Императорского Величества, полученное в 1880 году. Интересно, что упаковка леденцов — плоская жестяная баночка — настолько понравилась людям, что иногда конфеты покупали только ради нее.

источник: MUZEYKUNMISTER.RU

«Мишка на Севере» и «Красная Москва». Кроме этого, в отчете сказано, что сотрудники освоили новую технологию и запустили в производство «новый высококачественный ассортимент десертных изделий» — «Тянучку», «Жар-птицу», «Василек» и «Чернослив в шоколаде».

ПРОИЗВОДСТВЕННЫЙ РЫВОК

Таким образом, даже в военное время фабрики работали над расширением производства. Например, работники старались увеличить выпуск трюфелей, что им успешно удавалось. «Так, в отчете за 1942 год говорится,

27 ЯНВАРЯ 1944 — 27 ЯНВАРЯ 2020

Лучший сменный мастер кондитерской фабрики В. А. Абакумов. Коллектив под его руководством регулярно перевыполняет норму. На снимке: товарищ Абакумов проверяет качество выпечки



ФОТО: А. МИХАЙЛОВ, ТАСС

что предприятие выпустило лишь 306 килограммов кондитерских изделий этого сорта, а уже годом позже — 3540, в том числе 1685 килограммов в коробках, — рассказывает ученый. — Здесь речь идет уже не только о военном производстве. Конфеты в коробках шли не для пайка. Скорее всего, они предназначались для продажи населению по случаю праздников — 1 Мая и 7 Ноября». Причем иногда при нехватке красивой бумаги конфеты фасовали в упаковку скромнее и продавали по сниженной цене.

«Важно отметить, что в процессе массового производства кондитерских изделий часто происходила замена дефицитных составляющих на суррогаты, — говорит Михаил Ходяков. — Например, в документах говорится, что в некоторых конфетах количество глазури снизили на 30%, арахис заменили кунжутными семечками, а вместо ценного сливочного масла начали добавлять „специальные жиры повышенного качества“. Однако в целом руководство предприятия отмечало, что, несмотря на трудности в снабжении, производство выпускало продукцию „вполне доброкачественную, высокой питательной ценности“».

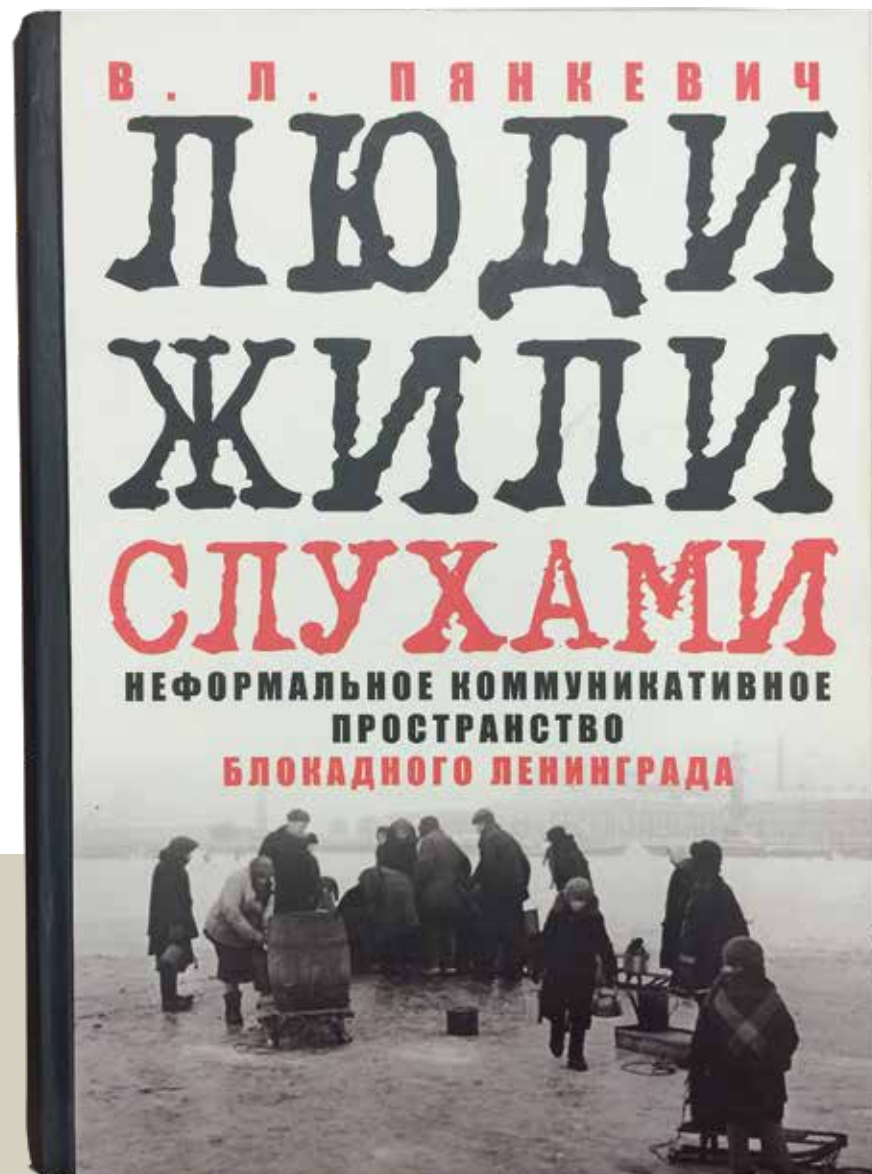
ОДНИ УШЛИ, ДРУГИЕ ОСТАЛИСЬ

Судьба кондитерских фабрик времен блокады Ленинграда после войны сложилась по-разному. Как рассказал историк, некоторые из них закрылись, другие сменили специализацию. Так, одна из шести фабрик сначала превратилась в предприятие

витаминной продукции, а затем приобрела фармацевтическую направленность. Некоторые производят конфеты и сегодня. В число последних входит фабрика имени Н.К. Крупской, которая до сих пор выпускает различные сорта кондитерских изделий. «Таким образом, сохранились преимущественно крупные предприятия, а о более мелких остались лишь упоминания в архивных документах, — говорит Михаил Викторович. — Например, на месте бывшего производства Георга Ландрина сейчас возводится жилой комплекс».

По его словам, открытие доступа к официальным документам военного времени позволило раскрыть ранее неизвестные факты, которые рассеивают часть мифов о кондитерском производстве в блокированном Ленинграде. Однако, по мнению историка, все еще остаются неизвестные детали. «Если с вопросом непосредственного производства в общих чертах разобраться удалось, — говорит он, — то пока не все ясно с распределением выпускавшейся продукции. Этот вопрос нужно изучать более детально».

Приобрести книгу Владимира Леонидовича Пянкевича «„Люди жили слухами“: неформальное коммуникативное пространство блокадного Ленинграда» можно в книжных интернет-магазинах



Автор: **Вера СВИРИДОВА**

«...СИДЯЩИХ
В БОМБОУБЕЖИЩЕ
НИКАКИМИ
СЛУХАМИ
НЕ ВОЛНОВАТЬ»

Книгу профессора СПбГУ Владимира Леонидовича Пянкевича «„Люди жили слухами“: неформальное коммуникативное пространство блокадного Ленинграда» читать непросто. Она вызывает много эмоций. Наверное, поэтому ее хочется дочитать до конца.

Некая дихотомия прочитывается и в самой книге — в дневниках, письмах и воспоминаниях людей, живших в блокированном городе. «Источники, использованные при написании книги, позволяют проследить

эволюцию состояния духа, эмоциональные и рациональные рефлексии, образ действий горожан по месяцам и датам. Неоднократное, кажущееся избыточным воспроизведение однородных свидетельств позволяет выявить значение и смысл событий, явлений для самих ленинградцев, полнее и точнее представить типичное и уникальное в сознании обитателей блокадного города», — говорится во введении книги.

В ее основе лежат именно личные свидетельства, пропитанные переживаниями за себя, родных и город. Это делает книгу по-настоящему бесценной, эмоциональной, но сдержанно эмоциональной — без излишней горячности и порывов.

Тем более что сами герои эмоциям стараются не поддаваться. «„На службе излишнюю нервность внесла И. С. Лосева. Она, под влиянием объявленного угрожаемого положения и известия об эвакуации детей, составила, по-видимому, мрачное (представление) о положении на фронте — в связи с протечкой танковых частей в расположение наших войск на Минском и других направлениях. Это настроение сразу передалось другим, особенно тем, что пришли усталыми с ночного и бесцельного дежурства в Главном здании Академии наук. Я принял все меры к поднятию настроения“ (28 июня)», — Владимир Пянкевич приводит слова Георгия Алексеевича Князева, историка и архивиста, выпускника Санкт-Петербургского университета.

А следом предлагает читателям одно за другим свидетельства о том, как ленинградцы противостояли паническим слухам. Художница Анна Петровна Остроумова-Лебедева в июле 1941 года пишет: «Нюша с рынка, со двора приходящие друзья приносят вся-

ФАКТ



Владимир Леонидович ПЯНКЕВИЧ

Профессор СПбГУ, заведующий кафедрой истории народов стран СНГ

Сфера научных интересов — социальная, экономическая история России XX века, история блокады Ленинграда. Читает курсы по социальной и экономической истории России, руководит исследовательской работой студентов, магистрантов и аспирантов. Лауреат Макарьевской премии 2015 года (третья премия в номинации «История России») за монографию «„Люди жили слухами“: неформальное коммуникативное пространство блокадного Ленинграда».

кие непроверенные слухи. Их приходится старательно просеивать и многие совсем отвергать. У нас с Лилией как бы явилась какая-то миссия — приводить в порядок головы истеричных и панических людей». А в октябре того же года учительница Ксения Владимировна Ползикова-Рубец отмечает: «В Ленинграде неписанное правило: сидящих в бомбоубежище никакими слухами не волновать. Нарушителей его

обычно резко обрывают». В декабре Аркадий Лепкович сетует в своем дневнике: «А вообще, слухов в городе хоть отбавляй, все толкуют, и каждый толкует по-своему, даже несмотря на тяжелое состояние и обстановку, становится смешно и горько за людей, верующих и передающих такие кляузные слухи».

«Не только власти, но и сами ленинградцы боролись с паническими слухами и унынием, по собственной воле стремясь противостоять безрадостным известиям сарафанного радио, подбадривая друг друга и себя», — заключает на страницах книги Владимир Пянкевич.

Он отмечает, что ленинградцы жили надеждой на радостные известия, главным из которых должно было стать снятие блокады города. Эта надежда была настолько сильной, что невольно заставляла выдавать желаемое за действительное. «...обстановка на фронте стала несколько лучше: немцам нанесен сильный удар под Москвой, их разгромили под Тихвином. Начинают поговаривать, что через месяц-полтора блокада будет снята. Я сам подсознательно этому верю, точнее, хочу верить», — цитирует историк дневник Льва Николаевича Пунина, сделавшего эту запись 19 декабря 1941 года. К сожалению, жить верой и надеждой ленинградцам предстояло еще долго. «Оптимизм блокадников питался глубоким трагизмом их положения. Они верили в скорые успехи на фронте, иное было и представить невозможно», — отмечает Владимир Пянкевич. Благо слухи курсировали не только панические. В феврале 1942 года Георгий Князев пишет: «...Сейчас масса хороших слухов об успешном прорыве блокады под Ленинградом, об окружении немцев в Прибалтике и т.д. Это хорошо».

ГВОЗДИКИ

Вдоль Невского автобусы гудели.
Лилась толпа. Игла была ясна.
Кто помнил, что когда-то при обстреле
Была опасна эта сторона?

Теперь здесь все привычно и знакомо.
Но задержись, хотя б на краткий миг,
Перед плитой на сером камне дома
И огненным под ней пучком гвоздик.

Кто положил их? Ленинградец старый,
Бывалый ополченец грозных дней?
Вдова, вся в черном? Юноша с гитарой?
Или студентка с челкой до бровей?

А может быть, девчушка, галстук красный
Наследница и горя, и побед —
Стояла здесь, на «стороне опасной»,
И слушала, что говорил ей дед?

Текло с Невы дыхание пролады,
Витринами сверкал обычный дом
Перед притихшей внучкою Блокады,
Которой все казалось только сном.

И ярче, чем снарядов посвист дикий,
Давно похороненный в тишине,
Пылали победившие гвоздики
На этой солнцем залитой стене.

**Всеволод Александрович
РОЖДЕСТВЕНСКИЙ**

СПРАВКА:

Всеволод Александрович
РОЖДЕСТВЕНСКИЙ
(1895–1977).
Поэт, выпускник ЛГУ,
участник Великой
Отечественной войны.



САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ

ТОРЖЕСТВЕННЫЙ КОНЦЕРТ,

посвященный
76-й годовщине
полного
освобождения
Ленинграда
от фашистской
блокады

**24 января 2020 года
14:00**

**Актный зал здания
Двенадцати коллегий**
(Университетская наб., д. 7–9)

Приглашаем всех универсантов

1941–1944



27 января —

День полного освобождения Ленинграда
от фашистской блокады



HIC TUTA PERENNAT