ISSN1681-1941
№ 01 (3927), 22 января 2021
Специальный выпуск

Санкт-Петербургский УНИВЕРСИТЕТ

HIC TUTA PERENNAT

И в ночи январской, беззвездной,
Сам дивясь небывалой судьбе,
Возвращенный из смертной бездны,
Ленинград салютует себе.

Анна АХМАТОВА.
27 января 1944 года

Санкт-Петербургский
УНИВЕРСИТЕТ

HIC TUTA PERENNAT

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

Главный редактор:
СВИРИДОВА В. В.

Заместитель главного редактора:
ЗАИКИНА Е. П.

Дизайн и верстка:
СОТНИКОВА Е. В.

Обложка:
waralbum.ru

Корректоры:
СЛЮСАРЕВА Е. И.

Обработка фотографий:
СОТНИКОВА Е. В.

Тираж: 600 экз.
Распространяется бесплатно

Учредитель:
Санкт-Петербургский государственный университет

Адрес редакции, издателя и типографии:
199034, Санкт-Петербург,
Университетская набережная, д. 7–9

Телефон редакции: (812) 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

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+

СОДЕРЖАНИЕ:

2 **Фото номера**

4 **Автобусная линия по Ладожскому озеру**
Не полуторкой единой: как пассажирский транспорт курсировал по льду Ладоги

8 **Дорога длиною в жизнь**
Сколько людей эвакуировали и что везли по самой знаменитой зимней дороге

10 **Пешком из блокированного Ленинграда**
Готовы ли были горожане идти на Большую землю?

14 **Красота приблизит мир**
Как работали парикмахерские во время блокады

19 **«Когда по радио объявили об этой победе, мы побежали на Аничков мост»**
Воспоминания Виктории Викторовны Кондратьевой, выпускницы ЛГУ, много лет проработавшей научным сотрудником СПбГУ

4

10

19

17

Автомобили на ледовой трассе Ладожского озера. Автодорога, проложенная по льду, вошла в историю под названием Дорога жизни. Официально называлась военно-автомобильной дорогой № 101, затем № 102.

Снимок сделан в апреле 1942 года.
Автор фото Александр Бродский.
Источник: https://waralbum.ru/

Автобусная линия по Ладожскому озеру

Знаменитые полуторки стали символом Дороги жизни. Однако не только они были задействованы на ледовой трассе для перевозки грузов и людей. Автобусами из блокированного Ленинграда только в первый ледовый сезон было эвакуировано более 200 тысяч человек.

Автор: **Вера Свиридова**

После того как 2 сентября 1941 года немецкие войска захватили железнодорожную станцию Мга, была потеряна последняя железнодорожная артерия, связывавшая город со страной. Историки подчеркивают, что до войны снабжение Ленинграда в основном шло именно по железной дороге, а также морским путем. Взять на себя объем перевозимых грузов не могли ни авиация, ни автотранспорт. Хотя роль последнего резко возросла (читайте подробнее в статье «Полуторки, трехтонки и газгены выходят в рейс» в журнале «Санкт-Петербургский университет» № 3 за 2020 год.— *Прим. ред*).

Единственным выходом стало строительство автомобильной дороги по льду Ладожского озера. Это была беспрецедентная по своим масштабам и сложности задача. «Впрочем, некоторый опыт у специалистов все-таки был. Как известно, до войны существовал и активно работал ледовый тракт между Ораниенбаумом и Кронштадтом, который, впрочем, не мог и близко сравниться по своим масштабам с планируемой ледовой трассой через Ладогу»,— отмечает выпускник СПбГУ, историк Петр Сергеевич Чекалев-Демидовский в своей статье «Автобусные колонны на ледовой трассе: эвакуация населения Ленинграда зимой 1941–1942 годов».

Как известно, в первый рейс по ледовой трассе вышел конный обоз 20 ноября 1941 года. Он отправился из Осиновца в Кобону и вернулся обратно, доставив 63 тонны муки. Спустя два дня первые рейсы грузовых машин по ледовой трассе совершили шоферы 389-го отдельного автотранспортного батальона 17-й отдельной автотранспортной бригады, после чего начались регулярные перевозки грузов и людей по Ладожской ледовой трассе.

ВЫВЕСТИ АВТОБУСЫ В РЕЙС

Вскоре к работе на трассе были привлечены и автобусы. «Во исполнение решения Военного совета Ленинградского фронта и исполкома Ленгорсовета 15 января 1942 года автотранспортное управление Ленгорисполкома (АТУЛ) 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»,— пишет Петр Чекалев-Демидовский. И сразу обращает внимание на то, что выполнить это распоряжение руководству АТУЛа было непросто. В качестве примера историк приводит отчет начальника управления Клименко, в котором тот говорит, что получил распоряжение об организации двух колонн автобусов в количестве 100 машин. Однако

Подробнее о работе автобусов на ледовой трассе Ладожского озера читайте в статье П. С. Чекалева-Демидовского «Автобусные колонны на ледовой трассе: эвакуация населения Ленинграда зимой 1941–1942 годов»// Вестник Рязанского государственного университета имени С. А. Есенина. 2019 (4). Статья была подготовлена при финансовой поддержке РФФИ в рамках проекта № 17–01–00346 «Блокада в решениях руководящих партийных органов Ленинграда. 1941–1944 гг.».

Ленинградки ожидают эвакуации по льду Ладожского озера. Март 1942 года

ИСТОЧНИК: FR.SPUTNIKNEWS.COM
ФОТО: ГРИГОРИЙ ЧЕРТОВ

Посадка эвакуируемых детей в автобус на улице Ленинграда

ИСТОЧНИК: «BLOKADE. LENINGRAD 1941—1944». ROWOHLT TASCHENBUCH VERLAG. REINBECK, 1992

в наличии оказалось только 83 автобуса, да и те находились на длительной консервации. Их еще необходимо было отбуксировать в парки для приведения в рабочее состояние. Чтобы выполнить распоряжение, сотрудникам АТУЛа в буквальном смысле пришлось совершить подвиг. «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 января, — рассказывает в статье историк. — Но, к сожалению, не весь транспорт дошел до пункта назначения — еще в черте города выбыли из строя три машины. Кроме того, по разным причинам на участке Ленинград — Ладожское озеро также вышли из строя еще 12 автобусов».

Выполнить план и отправить на военно-автомобильную дорогу № 101 сотню автобусов у предприятий АТУЛа на тот момент, по мнению историка, не было никакой возможности. «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 трассу», — пишет Петр Чекалев-Демидовский.

23 января число ленинградских автобусов было пополнено колонной московских. Как пишет историк, в итоге на трассе Борисова Грива — Жихарево протяженностью 55 км работали 80 автобусов. Они перевозили эвакуированных из Ленинграда через озеро. В обратном направлении автобусы везли военнослужащих, а также различные грузы, в том числе продовольствие. По словам историка, к марту 1942 года в среднем на трассе работали до 70 машин в день.

ЗАПРАВИТЬ И ОТРЕМОНТИРОВАТЬ

Однако вывести автобусы на трассу было лишь половиной дела. Необходимо было поддерживать их в рабочем состоянии. Для этого филиалами ленинградских авторемонтных заводов (ЛАРЗ) в начальном и конечном пунктах трассы были организованы ремонтные пункты, а также три мобильных, которые могли оказать техническую помощь автобусам, сломавшимся в пути.

«Для эвакуации автобусов с трассы к стационарным ремонтным базам в качестве аварийных машин из Ленинграда были отправлены четыре тяжелых грузовика „Крупп“ и высланный дополнительно пятитонный грузовой ЯГ», — рассказывает в статье исследователь.

Чтобы обеспечивать работу автобусных колонн, нужны были не только водители, но и высококвалифицированные автослесари, инженеры, многие из которых с началом войны были мобилизованы в ряды Красной армии. Оставшиеся работали в очень тяжелых условиях при постоянно увеличивающемся объеме работ. В администрации это понимали и старались заботиться о людях. «Во втором автобусном парке работникам выделяли „добавочные продукты“, например по 100 грамм спирта на человека, — приводит пример историк. — Всего в парке работало 100 человек, а обедов готовили на 300, и многие уносили их в бидонах домой, для семьи, что в парке не запрещалось. Правда, такое практиковали уже с июня 1942 года, зимой ситуация была гораздо более тяжелая».

Нехватка персонала и работающая на пределе техника не были единственными проблемами, говорит историк. Значительные трудности были связаны с дефицитом запасных частей и топлива.

ДВЕ СОТНИ ТЫСЯЧ ПАССАЖИРОВ

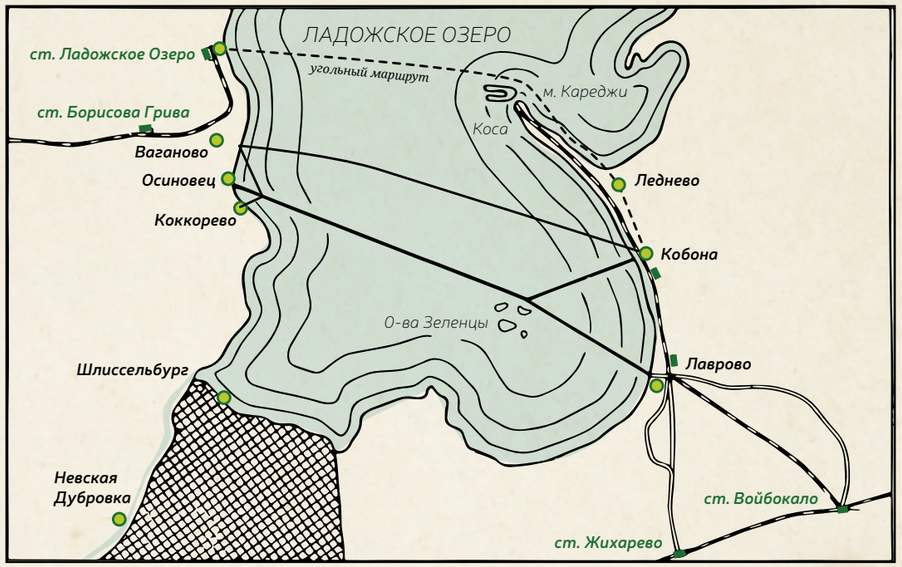
Несмотря на все это, автобусная колонна на ледовой трассе работала до 15 апреля 1942 года, когда «движение всех тяжелых автомобилей, в том числе автобусов, на ледовых трассах было категорически запрещено». «За весь период работы автобусами было перевезено 214,2 тысячи пассажиров, в том числе на участках: Борисова Грива — Жихарево — Лаврово — Кобона — 135,2 тысячи человек; в Кобоне и Лаврово к пунктам посадки в поезда — 73 тысячи человек; Жихарево — Борисова Грива (обратный рейс) — шесть тысяч человек», — рассказывает в статье Петр Чекалев-Демидовский.

Поскольку для многих попасть на западный берег Ладожского озера было единственным шансом на спасение, роль работы автоколонны на ледовой трассе трудно переоценить. Несмотря на то, что широкому кругу людей известна только работа полуторок (ГАЗ-АА) на Дороге жизни, автобусы имеют полное право стоять рядом с этом легендарным автомобилем. Благодаря тяжелому и упорному труду всех людей, обеспечивавших работу Дороги жизни, были спасены не только тысячи ленинградцев. Город выдержал тяжелейшее испытание первой блокадной зимой.

Дорога длиною в жизнь

Изначально ледовая трасса через Ладожское озеро получила официально сухое практичное военное название — военно-автомобильная дорога № 101. Сегодня его знают историки и документалисты. В народ, а потом и в официальные документы и учебники ушло другое название, данное жителями блокированного Ленинграда: Дорога жизни. В этих двух словах емко отражаются задачи и цели строительства такой дороги и ее роль в жизни ленинградцев.

Начало работы Дороги жизни



ОКТЯБРЬ 1941

начало работ по подготовке к строительству ледовой трассы через Ладожское озеро.

За все время работы Дороги жизни по ней было:

перевезено более 1 615 000 тонн грузов

эвакуировано около 1 376 000 человек

13 ноября начальником тыла Ленинградского фронта Феофаном Николаевичем Лагуновым был подписан приказ «Об организации постройки ледяной дороги по водной трассе мыс Осиновец — маяк Кареджи».

15–19 ноября проведено обследование установившегося льда.

19 ноября командующим Ленинградским фронтом был подписан приказ об организации автотракторной дороги через Ладожское озеро.

20 ноября на восточный берег Ладоги с Вагановского спуска у деревни Коккорево отправлен конно-санный обоз из 350 упряжек.

21 ноября в Осиновец доставлено первое продовольствие — 63 тонны муки.

22 ноября на восточный берег Ладоги отправлена автоколонна из 60 автомашин с прицепленными санями.

24 ноября грузовики вернулись в город, привезя с собой 33 тонны хлеба.

26 ноября ледовая дорога получила наименование «военно-автомобильная дорога № 101».

7 декабря ВАД № 101 также была подчинена начальнику ВАД № 102 Афанасию Митрофановичу Шилову.

22 февраля 1942 года ВАД № 101 переименовали в ледовый участок ВАД № 102.

27 ЯНВАРЯ 1944 — 27 ЯНВАРЯ 2021

За время работы с ноября 1941 года по апрель 1942 года:

Из Ленинграда по ледовой трассе эвакуировано более 550 000 человек.

В Ленинград доставлено более:

99 000 ТОНН ГРУЗА НЕПРОДОВОЛЬСТВЕННОГО НАЗНАЧЕНИЯ, В ТОМ ЧИСЛЕ:

- **35 000 т** горюче-смазочных материалов *(из них 10 700 тонн автобензина, 7700 т авиабензина, 5000 т мазута, 5200 т керосина)*
- **32 000 т** боеприпасов
- **23 000 т** угля
- **8000 т** фуража (корма для лошадей)
- **1120 т** мыла
- **245 т** сухого спирта
- **187 т** свечей

262 000 ТОНН ПРОДОВОЛЬСТВИЯ, В ТОМ ЧИСЛЕ:

- **142 000 т** муки и зерна
- **36 000 т** круп и концентратов
- **35 000 т** мясопродуктов
- **14 000 т** жиров
- **5000 т** овощей
- **1500 т** сухофруктов
- **833 т** клюквы
- **752 т** варенья и повидла
- **126 т** орехов
- **102 т** витаминного сока
- **86 т** витамина С

За время работы ледовой дороги с декабря 1942 года по март 1943 года:

Из Ленинграда эвакуировано более 89 000 человек.

В Ленинград доставлено более:

89 600 ТОНН НЕПРОДОВОЛЬСТВЕННЫХ ГРУЗОВ, В ТОМ ЧИСЛЕ:

- **54 000 т** боеприпасов,
- **18 600 т** угля,
- **5000 т** горюче-смазочных материалов и других грузов.

112 000 ТОНН ПРОДОВОЛЬСТВЕННЫХ ГРУЗОВ, В ТОМ ЧИСЛЕ:

- **56 000 т** муки и зерна,
- **9400 т** крупы,
- **2400 т** мяса,
- **4800 т** рыбы,
- **2700 т** сахара,
- **7600 т** овощей,
- **29 100 т** другого продовольствия.

20 САНТИМЕТРОВ — столько должна была составлять толщина льда на Ладожском озере, чтобы по нему мог проехать грузовик с тонной груза.

Почти 5 000 шоферов работали на ледовой трассе на протяжении двух зим 1941–1943 годов.

Всего на Дороге жизни работали больше 20 000 человек.

ИСТОЧНИКИ: NAVALMUSEUM.RU, RU.WIKIPEDIA.ORG, HISTRF.RU, НЕПОКОРЕННЫЙ ЛЕНИНГРАД: КРАТ. ОЧЕРК ИСТОРИИ ГОРОДА В ПЕРИОД ВЕЛИКОЙ ОТЕЧ. ВОЙНЫ / А. Р. ДЗЕНИСКЕВИЧ, В. М. КОВАЛЬЧУК, Г. Л. СОБОЛЕВ И ДР.

Регулировщица на въезде на ледяную Дорогу жизни у деревни Коккорево. 1942 год.

ФОТО: ВАСИЛИЙ ФЕДОСЕЕВ

ИСТОЧНИК: HTTPS://WARALBUM.RU

Пешком из блокированного Ленинграда

Авторы: **Владимир Леонидович ПЯНКЕВИЧ**, д. ист. н., профессор, заведующий кафедрой истории народов стран СНГ СПбГУ; **Александр Николаевич ЧИСТИКОВ**, д. ист. н., заведующий отделом современной истории России Санкт-Петербургского института истории РАН.

Пешая эвакуация гражданского населения из блокированного Ленинграда кажется абсолютно утопичной, но в конце осени — начале зимы 1941 года многие горожане готовы были идти по льду Ладоги на Большую землю прочь от голода и бомбежек.

Эту готовность, по-видимому, не разделяли официальные власти. Во всяком случае, в результате выборочного обращения к ряду фондов в Центральном государственном архиве историко-политических документов Санкт-Петербурга (ЦГАИПД СПб), а также в Центральном государственном архиве Санкт-Петербурга (ЦГА СПб) пока не удалось выявить никаких распорядительных документов, относящихся к эвакуации пешком в те дни. Не обнаружено и соответствующих официальных отчетов. Так, в документе, подготовленном одним из организаторов и руководителей обороны Ленинграда Петром Сергеевичем Попковым на имя первого секретаря Ленинградского обкома и горкома партии Андрея Александровича Жданова в середине декабря 1941 года, никакие пешие переходы гражданского населения не упоминаются. Речь ведется лишь об эвакуации железнодорожным, воздушным транспортом, а также водным путем.

НЕОФИЦИАЛЬНЫЕ ИСТОЧНИКИ

Однако в дневниках жителей блокированного Ленинграда речь о пешем переходе по льду Ладожского озера ведется. Такая идея могла возникнуть на фоне стремительно ухудшающегося продовольственного положения и бытовых условий горожан и воспринята ими как возможный путь спасения. Поэтому она немедленно была отражена в неофициальных документах — личных записях, благодаря которым сегодня мы можем получить представление об отношении к этой идее самих ленинградцев. Так, 26 ноября 1941 года музыкант Театра юного зрителя Лев Михайлович Маргулис написал о том, что ему передали детали разговора руководителя театра с одной из актрис. Якобы выбраться из города можно на самолетах (отправка 20–30 человек), а «остальные должны идти пешком». Спустя пару дней в дневнике восемнадцатилетней жительницы Кировского района Лиды Шиленок появились такие строки: «Сегодня по заводу есть слухи, что можно эвакуироваться, т. е. придется идти пешком 270 км, вещи в 30 кг подвезут». Школьник Юра Рябинкин 29 и 30 ноября 1941 года отметил в дневнике: «Мама решила во что бы то ни стало эвакуироваться из Ленинграда. В случае невылета (рейсом самолета. — *Прим. авторов*) пойдем пешком. Идти километров сто, но как-нибудь пройдем».

Эти записи доказывают, что идея пешей эвакуации витала в самых широких слоях населения Ленинграда. Очевидно, такие неформальные известия, которые блокадники с огромной надеждой передавали друг другу, имели реальную основу. Подтверждают это и записи директора архива Академии наук СССР Георгия Алексеевича Князева; актера Ленинградского областного малого драматического театра Феодосия Александровича Грязнова и его брата; писателя и военного корреспондента Ивана Федоровича Кратта, профессора химии Владимира Евгеньевича Грушвицкого. В их записях не просто говорится о пешей эвакуации, но и обсуждается протяженность пешего пути: от 70 до 300 км.

Реально оценить такой путь могли немногие. По мнению исследователей, в конце ноября — начале

Плакат «Воин Красной армии, спаси!» художника Виктора Борисовича Корецкого на стене дома в Ленинграде на набережной реки Мойки. 1942 год.

ФОТО: БОРИС КУДОЯРОВ

HTTPS://WARALBUM.RU

декабря 1941 года длина маршрута от Ленинграда до станций Заборье и Подборовье составляла 308 км, из них 30 км приходилось на озерный участок дороги. После освобождения Тихвина 9 декабря 1941 года общая протяженность маршрута сократилась до 180 км. Неужели истощенные ленинградцы в условиях сильных морозов, под бомбами и обстрелами действительно рассчитывали преодолеть такой путь? В последней декаде ноября вплоть до 25 декабря ленинградцы получали в день 125 г (служащие, иждивенцы и дети до 12 лет) и 250 г (рабочие и ИТР) хлеба.

С БОЛЬШОЙ НАДЕЖДОЙ

Судя по дневниковым записям, хоть с тревогой и опасением, но перспективу пешком вырваться из блокадного кольца горожане воспринимали с большой надеждой. Так, например, Феодосий Грязнов не видел другого пути спасения: «Мороз, вьюга и беспрерывные налеты на идущих — вот спутник всех эвакуирующихся таким путем. Не знаешь, что выбирать. Лично я стою за подобную [эвакуацию], хотя бы ради эвакуации. Опасно, нет слов, но впереди какая-то перспектива есть, дорога к хлебу, к безбомбежному житью. Оставаться здесь — беспрестанные налеты, бомбардировки, недоедание сейчас, призрак голода впереди». Судя по записи Георгия Князева, многие блокадники были настроены решительно: «Те, которые собрались уходить из Ленинграда пешком, были взволнованы и обсуждали свое задуманное отчаянное предприятие „на кухне“, около уборной. В учреждениях Академии

КСТАТИ

Подробнее о пешей эвакуации из блокированного Ленинграда читайте в статье: Пянкевич В. Л., Чистиков А. Н. Пешком по озеру: эвакуация населения из Ленинграда в конце ноября — начале декабря 1941 г. // Новейшая история России. 2019. Т. 9, № 1. https://doi.org/10.21638/11701/spbu24.2019.103

наук — паническое настроение. Многие хотят уходить, другие не хотят… В Институте истории верхи улетели, те, кто находят в себе силы, собираются уходить пешком, а остальные?»

Однако такие обсуждения вскоре затухают. Уже 4 декабря 1941 года Георгий Князев записывает в дневнике: «Вечером распространились слухи, что объявленная эвакуация временно откладывается. Верно это или нет — не знаем». Через день-два разговоры о пешей эвакуации исчезают из изученных дневников — за одним исключением. Шестнадцатилетний Миша Тихомиров 11 декабря записал: «Идут разговоры об эвакуации через лед Ладожского озера. Кто говорит, идти пешком 200 км, кто 250 км». Вероятно, это были уже отзвуки прошедшей информационной кампании.

Сегодня сложно сказать, что стало источником ее начала и что положило ей конец. Однако, по-видимому, возникла она не случайно. Во всяком случае, еще 3 декабря Георгий Князев записал в дневнике: «Сегодня на службе плохо работали. Было много волнений по поводу предполагаемой эвакуации. Утром получили официальное извещение об этом». От кого и в какой форме оно поступило, директор архива Академии наук СССР не уточнил. Спустя три дня он отмечает, что на совещании у начальника административно-хозяйственного отдела ленинградских учреждений Академии наук выяснилось, что отправление эвакуированных пешком нецелесообразно, поскольку первый же опыт дал множество отставших. Эта запись подтверждается сведениями, сообщенными на партийном собрании ленинградских учреждений АН СССР 6 декабря 1941 года.

«ВЕРНУЛИСЬ ОБРАТНО»

Причины отказа от пешей эвакуации отражены в записи Георгия Князева. Для физически ослабленных людей с детьми и багажом такой способ эвакуации привел бы к многочисленным жертвам. Большинство из них не смогли бы преодолеть и первой четверти пути. Это хорошо иллюстрируют записи Лосева, начальника посадки эвакопункта Борисова Грива. «4 декабря 1941 года проезд был закрыт — перевозить через озеро было нельзя,— пишет он.— Однако постоянно прибывавшие из Ленинграда в Ваганово или Борисову Гриву требовали, чтобы их отправляли через озеро пешком. Таких организованных переходов было довольно много».

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

Судя по всему, такие спонтанные переходы начала декабря 1941 года не были отражены в официальных документах.

В официальную статистику попали лишь пешие переходы по Ладожскому озеру военнослужащих. Так, в отчете городской эвакуационной комиссии об эвакуации из Ленинграда с 29 июня 1941 года по 15 апреля 1942 года содержится следующая информация: «Походным порядком через Ладожское озеро и неорганизованно автотранспортом за период с конца декабря 1941 года по 22 января 1942 года эвакуировано (население не Ленинграда) 36 118 человек». В отчете подчеркнуто, что в это число не входили жители города. К военным на данном этапе добавились, скорее всего, беженцы и, возможно, некоторые другие группы людей, которых власть не относила к городскому населению.

Девушки — бойцы местной противовоздушной обороны (МПВО) несут боевое дежурство на крыше дома. 1942 год.

ФОТО: БОРИС КУДОЯРОВ

ИСТОЧНИК: WARALBUM.RU

В годы блокады Ленинграда в парикмахерских горожанам не только помогали поддерживать опрятный внешний вид. Цирюльни сыграли важную роль в предотвращении распространения педикулеза и сопутствующих болезней.

Автор: **Екатерина Заикина**

Красота приблизит мир

Помимо нехватки продуктов питания, во время блокады жители Ленинграда столкнулись также с перебоями в работе канализации и водопровода. Люди потеряли возможность регулярно соблюдать элементарные правила личной гигиены и стирать одежду. По воспоминаниям некоторых горожан, зимой 1941–1942 годов невозможно было даже просто умыть лицо. Как пишет профессор СПбГУ (кафедра Новейшей истории России) Елена Дмитриевна Твердюкова в статье «Заходите с керосинками — выходите блондинками» в сборнике научных статей «Битва за Ленинград 1941–1944 гг.: подвиг города-героя в Великой Отечественной войне», руководство города было обеспокоено этой ситуацией. Чиновники были обеспокоены не столько неопрятным внешним видом людей, сколько быстрым распространением педикулеза. Высокая заболеваемость побудила Ленинградский горсовет заняться организацией работы парикмахерских, чтобы предоставить ленинградцам хоть какую-то возможность ухода за волосами.

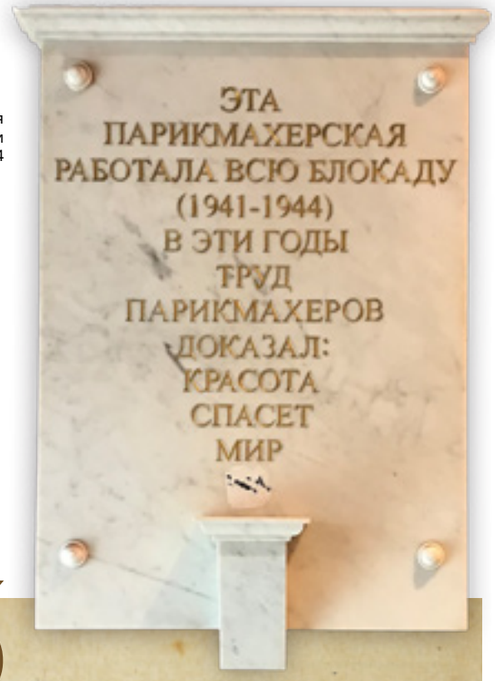
ДА БУДЕТ СВЕТ?

«К началу войны в Ленинграде насчитывалось 437 парикмахерских. <…> Решением исполкома от 26 октября 1941 года было установлено время их работы с 8 до 19 часов (по субботам с 8 до 20 часов), для парикмахерских при банях — с 8:00 до 20:45. Но в большинстве предприятий часы работы обычно ограничивались продолжительностью светового дня»,— отмечает Елена Твердюкова в статье. Как она пишет, одним из главных препятствий к налаживанию работы предприятий системы быта являлся недостаток электричества. Так, в январе 1942 года во всех парикмахерских полностью отключили свет, а чуть позже и воду. Это привело к тому, что значительная часть мастерских прекратила обслуживание клиентов. «Если по данным на 1 июля 1941 года в парикмахерских работало 2093 мастера, то к 1 марта 1942 года осталось в штате 1236 человек, фактически же работал 401 человек»,— рассказывает в статье исследователь.

КСТАТИ

Подробнее о работе парикмахерских в годы блокады Ленинграда можно прочитать в статье Елены Дмитриевны Твердюковой, профессора СПбГУ (кафедра Новейшей истории России), «Заходите с керосинками, выходите блондинками». Она опубликована в сборнике «Битва за Ленинград 1941–1944 гг.: подвиг города-героя в Великой Отечественной войне», подготовленном по итогам одноименной Всероссийской научной конференции 2019 года, приуроченной к 75-летию полного освобождения Ленинграда от фашистской блокады.

Некоторые мастерские за завивку волос брали с клиентов по полулитра керосина. «Именно тогда появилась поговорка „заходите с керосинками, выходите блондинками“»



Мемориальная доска в здании на Невском, 54

«Парикмахерская напротив Штаба на Невском. Отощавшие девушки в грязных халатах, надетых поверх пальто, в валенках с галошами, с посиневшими от холода пальцами. Белье грязное, со следами чужих волос. Одеколон „а-ля Ленинград“ — 20 % спирта, остальное хвойная вода. Однако освежает и даже запах у него приятный, бодрящий. Старушка-гардеробщица — типичный дистрофик. Опухшее лицо, голодные, беспокойные глаза.

Изредка в парикмахерской появляются довольно упитанные, краснощекие военные, в основном моряки и летчики. Садятся в кресло и начинают как ни в чем не бывало болтать с отощавшими девушками.

Но большинство клиентов ленинградцы. На них просто страшно смотреть. До того заросли и покрылись коростой грязи. Спутанные, давно не чесанные волосы на голове. Грязные клочья вместо бороды. Черные шеи и щеки, закопченные у огня „буржуйки“. Сядет такой пещерный житель перед зеркалом и с удивлением взирает, как постепенно бритвой и ножницами приводят его умелые руки в благообразный вид. Причешут, подстригут, побреют, спрыснут хвойной водицей, и, смотришь, новый человек выходит на улицу. Правда, еще он бледен и худощав.

Но видно: не дойдет уже до той страшной грани запущенности, в какой он был.

Великое дело парикмахерская!

Это как символ возрождения, как луч надежды».

Отрывок из блокадного дневника журналиста Арифа Сапарова от 4 апреля 1942 года.

ИСТОЧНИК: PROZHITO.ORG

Несмотря на обстоятельства, решением от 26 января 1942 года Ленинградский городской исполнительный комитет совместно с бюро Горкома ВКП(б) обязал райисполкомы и Управление предприятиями коммунального обслуживания (УПКО) максимально увеличить количество действующих парикмахерских. Но в условиях отсутствия предоставления коммунальных услуг эту задачу выполнить было сложно. К 1 марта 1942 года в городе работали только 67 мастерских.

Конечно, этого числа для обслуживания такого города, как Ленинград, оказалось мало. В парикмахерских собирались большие очереди. В своем блокадном дневнике от 12 февраля 1942 года школьный учитель географии Алексей Иванович Винокуров рассказывает, что в его районе из 60 мастерских работали только четыре, в которых к тому же не хватало мастеров. «Был в парикмахерской. Она открылась в 12 часов дня, а через полчаса впуск желающих воспользоваться услугами парикмахеров был прекращен,— приводит слова жителя блокадного города Елена Твердюкова.— Я оказался в очереди 19-м и поэтому освободился только к трем часам дня».

К середине лета 1942 года ситуация, казалось, изменилась в лучшую сторону. В системе районных коммунальных отделов количество парикмахерских увеличилось до 281, в Ленбытпромсоюзе действовали 105 салонов, в Лентрудкоопинсоюзе 16. На период осени и зимы чиновники приняли решение оставить открытыми 180 мастерских. Однако на практике, как пишет в статье Елена Твердюкова, далеко не все из этих салонов остались действующими. Так, в одной из докладных записок от 19 мая 1942 года начальник УПКО А. Д. Карпушенко указал, что в Куйбышевском и Октябрьском районах из имеющихся 29 парикмахерских работали только 16, причем некоторые из них не открывались по нескольку дней.

Причиной этому являлось все то же отсутствие электричества. По расчетам на октябрь 1942 года количество электроэнергии для обслуживания клиентов положенные 13 часов (за исключением часов естественного освещения) в осенне-зимний период 1942–1943 годов составило 170 киловатт-час. Таким объемом Ленэнергосбыт мог обеспечить лишь 37 мастерских. Но последующие проверки бригадой исполкома выявили, что даже их осветить не удается.

НЕ ПО СОВЕСТИ, А ПО НУЖДЕ

Также в ходе проверок выяснилось, что сотрудники парикмахерских злоупотребляют полномочиями.

Обшитые досками Елисеевский гастроном, а за ним парикмахерская № 9 на проспекте 25-го октября (ныне – Невский проспект) в дни блокады

ИСТОЧНИК: CITYWALLS.RU

ФАКТ

Одной из старейших парикмахерских в Санкт-Петербурге являлась мастерская на Невском проспекте, 54/3. Она открылась до революции 1917 года. Название и владелец парикмахерской несколько раз менялись. Так, на 1894 год в справочнике «Весь Петербург» по этому адресу значилась мастерская, принадлежавшая Александру Петровичу Лазареву. На 1910 год в справочнике указана парикмахерская того же владельца под названием «Оливье».

В 1917 году хозяином «Оливье» значится Тимофей Иванович Соловьев. В годы советской власти мастерскую переименовали в парикмахерскую № 9.

В дни блокады Ленинграда парикмахерская № 9 не прекращала свою работу. Как и в довоенное время, первый зал парикмахерской был мужским, второй — женским. Воду работники мастерской носили в ведрах из проруби и воронок от бомб, грели на керосинках. Лак для волос изготавливали самостоятельно, смешивая мебельный лак, одеколон и цветной полировочный лак.

Заколоченная витрина парикмахерской за Елисеевским гастрономом. 1941 год
ФОТО: БОРИС КУДОЯРОВ

5 сентября 2002 года на внутренней стене здания по адресу Невский проспект, 54/3 у входа в парикмахерскую была установлена мемориальная доска с надписью: «Эта парикмахерская работала всю блокаду (1941–1944). В эти годы труд парикмахеров доказал: красота спасет мир».

ИСТОЧНИК: RU.WIKIPEDIA.ORG

Здание на Невском, 54, где в годы войны располагалась парикмахерская № 9, в наши дни

ФОТО: Екатерина Заикина

Даже в трудные дни блокады типографии продолжали **выпускать издания для модниц** «Костюм и пальто»

Например, одна из мастерских Красногвардейского района, будучи подключенной к электросети, получила 14 литров керосина для освещения. Сотрудники салона объяснили проверяющим, что израсходовали топливо на подогрев воды. Хотя при этом они имели возможность воспользоваться кипятильником. Как пишет Елена Твердюкова, скорее всего, «парикмахерский» керосин поступал на рынок, где его цена весной 1942 года достигала 200 рублей за литр.

Некоторые мастерские за завивку волос брали с клиентов по пол-литра керосина. «Именно тогда появилась поговорка „заходите с керосинками, выходите блондинками“»,— пишет историк. Часто, по ее словам, парикмахеры разбавляли одеколон водой, при этом не снижая на него цену при отпуске. Мастера маникюра самостоятельно изготавливали лак для ногтей, произвольно устанавливая его стоимость, часто несправедливо завышенную. Были и другие спекуляции, на которые людей вынуждало отчаянное положение в заблокированном городе.

Кроме этого, проверяющие выявили, что из-за дефицита кровоостанавливающих препаратов сотрудники сами изготавливали им замену — раствор квасцов (химических веществ, обладающих вяжущим и прижигающим действием.— *Прим. ред.*). Раствор хранили в открытых бутылках, из-за чего в жидкость попадали насекомые. «Для очистки инструментов применялся карболовый или формалиновый раствор, но дезинфицировали после каждого посетителя только бритву путем промазывания в так называемой дезжидкости. Машинку же дезинфицировали только по требованию посетителя путем прожигания в пламени спиртовой горелки. Кисточки для бритья оказались загрязнены различными видами кокков, спороносными микроорганизмами и грамотрицательными палочками»,— приводит результаты проверок в своей статье Елена Твердюкова. По ее словам, чиновники также были недовольны неряшливым внешним видом персонала мастерских и тем, что в некоторых салонах мастера обслуживали клиентов в пальто и шапках.

НОВЫЙ СМЫСЛ

Постепенно условия для работы парикмахерских улучшились, расширился спектр услуг. Так, в середине осени 1943 года горисполком разрешил мастерским использовать электроэнергию для завивки и выпрямления волос. И хотя спрос на услуги парикмахеров был велик, поначалу обеспечить необходимым количеством электроэнергии для этих целей город смог только 10 салонов. Но тогда даже этого хватило, чтобы атмосфера в Ленинграде изменилась. Елена Твердюкова пишет, что в этот период среди молодых женщин появилось очень много цветущих, светловолосых и причесанных одинаково: «спереди надо лбом два локона, а сзади грива до плеч». Ученый приводит воспоминания 1943 года шестнадцатилетней ученицы художественного промышленного училища Галины Зимницкой: «Настроение хорошее, приподнятое. Часто захожу в парикмахерскую на Литейном, делаю завивку щипцами. Волосы у меня послушные, этой прически хватает на всю неделю». Приподнятое настроение все чаще овладевало горожанами после похода в парикмахерскую. Возможность сделать стрижку и укладку напоминала о довоенном времени.

«К осени 1943 года, во многом благодаря постоянному вниманию со стороны Ленгорисполкома, удалось нормализовать работу сети городских парикмахерских и тем самым предотвратить массовое распространение педикулеза. Кроме того, возможность побриться в парикмахерском салоне, сделать завивку и маникюр становилась для многих ленинградцев символом возрождения мирной жизни»,— отмечает Елена Твердюкова. Как пишет ученый, по официальным данным, с июня 1941 по март 1943 года ленинградские парикмахерские обслужили более пяти тысяч посетителей.

Когда началась война,
мне было 10 лет,
но в памяти четко
сохранились трагические
события тех лет.
Тяжело вспоминать
и говорить о них. Это
все равно как снова
пережить все ужасы
блокады. Но понимаю,
что надо оставить свои
воспоминания. С каждым
годом переживших
900 дней блокады
Ленинграда становится
все меньше и меньше.

«Когда по радио объявили об этой победе, мы побежали на Аничков мост»

ФОТО: УЛЬЯНА ЕФРЕМОВА

Воспоминания **Виктории Викторовны КОНДРАТЬЕВОЙ**, выпускницы ЛГУ, кандидата геолого-минералогических наук, много лет проработавшей научным сотрудником СПбГУ (кафедра кристаллографии). *Сохранена стилистика автора.*

Наша семья жила в Невском районе в простом пятиэтажном доме на Троицком поле. Мой папа, Кондратьев Виктор Кондратьевич, был закройщиком мужской одежды и работал в Доме моделей на Невском проспекте (напротив улицы Желябова). Мама, Кондратьева Ефросиния Максимовна, не имела определенной специальности и трудилась на разных работах. Я училась в 337-й школе. Эта школа существует и сейчас. Ее построили в 1909 году для рабочих завода «Большевик» на проспекте Обуховской обороны. Во время войны в школе был госпиталь. Занятия в ней возобновились в 1945 году.

Жили мы недалеко от завода «Большевик». Завод выпускал снаряды и другую военную продукцию. Поэтому обстрелы здесь были особенно частыми, и было рекомендовано жителям переехать к родственникам в другие районы.

Мой папа ушел на фронт и в 1942 году погиб на Ленинградском фронте. Было ему тогда 38 лет, а маме — 35 лет... В дальнейшем она так и осталась одна и всю любовь отдавала мне.

Началась эвакуация учеников нашей 337-й школы. Первую партию отправили в Малую Вишеру по железной дороге. Но немцы постоянно бомбили железнодорожные пути. Весь эшелон со школьниками был разбит, и все дети погибли. Поэтому мама решила меня оставить в Ленинграде. Будь что будет!

Мы переехали с мамой к ее сестре Богдановой Анне Максимовне, у которой тоже была дочка, Брянцева (Суханова) Галина Николаевна (моя двоюродная сестра), всего на полгода

ФОТО: WARALBUM.RU

старше меня. Они жили в большой коммунальной квартире (15 комнат). Теперь мы жили с ними все вместе в маленькой комнате (примерно 10 квадратных метров) в старом доме на набережной реки Фонтанки, 52. В этом доме было печное отопление, во дворе находились сарайчики с дровами. Это и помогло нам выжить в сильные морозы.

8 сентября 1941 года, когда немцы захватили крепость Шлиссельбург, замкнулось кольцо блокады Ленинграда. В первую же ночь немцы разбомбили Бадаевские склады, где хранились продовольственные запасы города. Начался голод. Были введены продовольственные карточки. Нормы скудных продуктов постоянно сокращались. К концу ноября норма хлеба для иждивенцев и детей была снижена до 125 грамм. Но хлеб этот был не настоящий, в тесто добавляли гидроцеллюлозу. В качестве еды использовали дуранду, варили папин кожаный ремень со столярным клеем. К тому же в 1941–1942 годах морозы стояли страшные. Температура воздуха доходила до –30–40 °С. Воробьи замерзали на лету. Люди подбирали и ели их.

В дальнейшем, когда потеплело, выращивали овощи в скверах города. Так, в саду на Исаакиевской площади выращивали капусту. На окраинах, где стало можно, разводили небольшие огородики. Помню, мы с мамой выращивали турнепс (это вид редиски) на глинистой почве Белевского поля (в Невском районе). Собирали травы: лебеду, подорожник, мокрицу, одуванчики. Мама делала из них лепешки и похлебку. Крапива была деликатесом.

Ни птиц, ни кошек, собак в городе уже не было, но крыс развелось много. Наши мамы продолжали трудиться на своих предприятиях. Мама работала некоторое время подсобной рабочей на заводе «Большевик». Кроме того, рыла окопы и выполняла другие работы. До работы ей приходилось идти пешком, так как весь транспорт остановился. Было отключено электричество, не работали водопровод и канализация. За водой ходили к проруби на Фонтанке.

Занятия в школах прекратились. Город погрузился во тьму. Окна заклеивали полосками бумаги, чтобы они не разбились во время налетов вражеских самолетов и взрывов, и закрывали шторами, чтобы свет от коптилок и лучинок не пробивался наружу, так как каждый день немецкие самолеты бомбили город, участились артобстрелы. Во время налетов шум стоял невероятный от разрывов бомб и снарядов. По обе стороны от Аничкова моста, напротив Дворца пионеров и Дворца Белосельских-Белозерских дома были разрушены. Бывали дни, когда мы почти не выходили из бомбоубежища. Работало радио и постоянно передавало сигналы тревоги. Бомбоубежище находилось в подвале школы № 216 на Фонтанке, 48, где мы в начале блокады еще учились. Вокруг школы стояли бочки с песком с лопатой и большими щипцами, чтобы брать ими фугаски и опускать в песок. Старшие школьники дежурили на крыше.

В конце концов мы так привыкли к этим бомбежкам, что иногда не выходили в бомбоубежище. К тому же так ослабели от голода и холода, что не было сил выходить. Постоянно мучило чувство голода, стали случаться голодные обмороки.

Когда выходили на улицу, поражало большое количество завернутых в простыни покойников, которых везли на санках оставшиеся в живых люди. Многие умирали, не доходя до дома, когда выходили получать хлебный паек. Мы ходили в булочную на углу Невского и Караванной улицы. Однажды, когда мы с сестрой Галей шли из булочной мимо Дворца пионеров, начался артобстрел, и мы не успели добраться до бомбоубежища. Осколки от разорвавшегося снаряда упали буквально у наших ног, и мы только чудом остались живы.

Помню, на площадке лестницы нашего дома долго лежал труп мужчины. У людей уже не было сил вынести его на улицу.

От попадания фугасок и бомб начинались пожары. Самый сильный из них, который мы видели, был в банке на набережной Фонтанки около Ломоносовского моста.

Осенью 1942 года начались занятия в школе № 216 на Фонтанке, 48, где мы учились с двоюродной сестрой Галей. Конечно, во время бомбежек и обстрелов они прерывались, и надо было спускаться в бомбоубежище. Бесконечно благодарна нашим учителям, которые не только учили, но и воспитывали нас в таких трудных условиях. В этой школе я училась до седьмого класса включительно. Ну а потом перешла в свою первую 337-ю школу Невского района, которую и окончила в 1952 году. После чего поступила в Ленинградский университет (тогда им. Жданова) и окончила геологический факультет в 1956 году. Затем работала на кафедре кристаллографии геологического факультета. Это были, пожалуй, лучшие годы моей жизни. Учиться и работать всегда было интересно благодаря нашим замечательным преподавателям.

Во время блокады в городе были оборудованы госпитали для раненых. Ближайшие к нашей школе были госпиталь во Дворце пионеров и на набережной Фонтанки в помещении Публичной библиотеки. В последний мы, ученики 216-й школы, приходили помогать раненым. Устраивали концерты самодеятельности: пели, танцевали, произносили стихи, читали книги, вышивали кисеты и платки, вязали носки и дарили их раненым, стараясь тем самым ускорить их выздоровление и поднять настроение.

Удивительно, что в такой сложной обстановке работали Театр музыкальной комедии и Большой зал Филармонии. В Филармонии мне и моей двоюродной сестре удалось побывать на концерте. Наш дядя, Кирилл Максимович Богданов, помогал тогда дирижеру Элиасбергу и привел нас на концерт. В зале не было яркого освещения и было холодно. Пришло много народу. Все сидели в пальто, некоторые в ватниках, были и военные, которые в тот день находились в городе. Играл симфонический оркестр под управлением Элиасберга, исполнялась красивая классическая музыка. Концерт доставил нам большую радость.

К сожалению, печальна участь нашего дяди Кирилла Максимовича. В результате тяжелых условий и переживаний в блокаду он заболел, ослеп, был парализован и вскоре умер.

Единственный путь, который связывал тогда Ленинград со страной, проходил по Ладожскому озеру. Снабжение города улучшилось, когда нашим войскам удалось прорвать блокаду 18 января 1943 года. Окончательно блокада была снята 27 января 1944 года. Когда по радио объявили об этой победе, мы побежали на Аничков мост. Люди ликовали, обнимались, целовались. Был большой праздничный салют.

И вот пришла весна 1944 года. Город был во многих местах разрушен обстрелами и бомбежками. Еще много трупов не было вывезено. Кругом нечистоты. Даже помню этот неприятный запах после того, как растаял снег. Обстановка была близка к эпидемии. К счастью, все жители, кто смогли, вышли на уборку своего города, и это спасло его от ужасных последствий.

Конечно, победа досталась ценой больших потерь. Мы праздновали ее действительно со слезами на глазах. По официальным данным, от голода умерло не менее 800 тысяч ленинградцев. От обстрелов и бомбежек погибло около 17 тысяч человек. Но Ленинград выстоял!

Погиб мой папа, мамин брат Павел Максимович Богданов умер от голода в оборонительных войсках. Умерла мамина сестра Прасковья Максимовна уже в конце блокады. Часть своего пайка наша добрая тетя Паша отдавала нам — детям. Таким образом, усилиями наших матерей я и моя двоюродная сестра остались живы. Никогда не забудем этого их подвига.

Хочу закончить эти воспоминания словами Ольги Берггольц:

Мы не кичимся буднями своими:

Наш путь угрюм и ноша нелегка,

Но знаем, что завоевали имя,

Которое останется в веках.

8 мая 2019 года

ФОТО: WARALBUM.RU

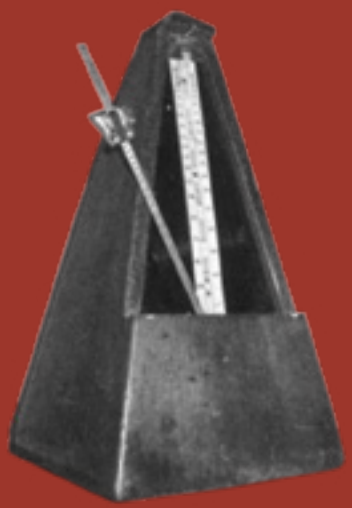
HIC TUTA PERENNAT

ВСЕ БУДЕТ

Все будет, все. И город без зениток,
И ленинградцы вновь забудут о луне.
Зажжется свет в твоем окне открытом,
И уезжать не нужно будет мне.

Но только здесь, в укрытье, у орудий,
Военный ветер мне покой несет.
И только здесь, вздыхая всею грудью,
Я понимаю: будет, будет все!

Елена Вечтомова*



**Елена Андреевна Вечтомова (1908–1989).*
Поэтесса, мать академика РАН,
почетного профессора СПбГУ Сергея Георгиевича Инге-Вечтомова