

М.П. Беленко *

Mikhail Belenko *

**Роль водного транспорта
в эвакуации гражданского
населения в годы
Великой Отечественной войны**

**The Role of Water Transport
in the Evacuation of Civilians
During the Great Patriotic War**

DOI: 10.31518/2618-9100-2018-2-19

УДК 94 (47) "1941/1943"

Выходные данные для цитирования:

Беленко М.П. Роль водного транспорта в эвакуации гражданского населения в годы Великой Отечественной войны // Исторический курьер. 2018. № 2. Статья 19. URL: <http://istkurier.ru/data/2018/ISTKURIER-2018-2-19.pdf>

DOI: 10.31518/2618-9100-2018-2-19

How to cite:

Belenko Mikhail P. The role of water transport in the evacuation of civilians during the Great Patriotic war // Historical courier, 2018, # 2. Article 19. [Available online:] <http://istkurier.ru/data/2018/ISTKURIER-2018-2-10.pdf>

Abstract: The article considers the role of water transport in the evacuation of the civilian population of the USSR in the rear regions of the country during the Great Patriotic war. The importance of water (both maritime and river) transport revealed itself in several key aspects. This is the evacuation of citizens from the territories, land communication with which was blocked by the advancing enemy forces. Then, transportation of the population, primarily industrial workers and their families, on the inland waterways of the USSR from the threatened areas to the rear in cooperation with rail transportation. It is necessary to point out the role of river transport in the organization and provision of river crossings. Before the war this task was solved by local authorities and was not included into the duties of river transport divisions. Conclusions are drawn about the number of people evacuated by water transport in regard to each task: in 1941 there were more than 500 thousand people, in 1942 – about 450 thousand people removed from the blocked territories. More than 2 million people were moved in the course of the "industrial" evacuation. It is impossible to figure out the exact number of people saved by the newly established river crossings, but rough estimates indicate that there were millions in 1941, and hundreds of thousands in 1942. It is shown that several factors complicate the accurate measurement of the contribution of water transport in civil transportations. They include registration faults caused by the war (especially in the Black sea basin, the Baltic sea and the Gulf of Finland). Another significant factor was the combined type of transportations: the same people were transported by water, then by rail, then again by water; thus, the "mechanical" summation of the number of evacuees recorded in various sources leads to a significant overestimation of their total number.

Keywords: Great Patriotic war, evacuation, transportation, water transport, sea transport, river transport.

The article has been received by the editor on 06.10.2018.

Full text of the article in Russian and references in English are available below.

Аннотация: В статье рассмотрена роль водного транспорта в эвакуации гражданского населения СССР в тыловые районы страны в годы Великой Отечественной войны. Установлено, что значение водного транспорта (как морского, так и речного) проявилось в нескольких ключевых аспектах. Это эвакуация граждан с территорий, сухопутное сообщение с которыми было блокировано наступающими войсками противника. Затем, перевозки

* Беленко Михаил Павлович, канд. ист. наук, младший научный сотрудник, Институт истории СО РАН (г. Новосибирск, Россия), e-mail: mikeslon@gmail.com

Belenko Mikhail Pavlovich, candidate of history, junior researcher, Institute of History of the Siberian Branch of RAS (Novosibirsk, Russia), e-mail: mikeslon@gmail.com

населения, в первую очередь промышленных рабочих и членов их семей, по внутренним водным путям СССР из угрожаемых районов в тыл совместно и в дополнение к железнодорожным перевозкам. Отдельно необходимо указать на роль речного транспорта в организации и обеспечении переправ через реки, так как до войны эта задача решалась местными органами власти, и в обязанности речников не входила. Сделаны выводы о количестве эвакуированных при помощи водного транспорта в рамках каждой из задач граждан: в 1941 году речь идет о более чем 500 тысячах человек, в 1942 – о примерно 450 тысячах человек, вывезенных с блокированных территорий. В рамках «промышленной» эвакуации речь идет о более чем 2 млн эвакуированных. Количество людей, воспользовавшихся вновь созданными речными переправами, установить точно невозможно, но приблизительные оценки говорят о величинах в миллионы людей в 1941 году, и сотни тысяч – в 1942 г. Отдельно необходимо сделать вывод о факторах, усложняющих точное измерение вклада водного транспорта в эвакуационные перевозки. К наиболее существенным из них относятся вызванные войной погрешности учета (особенно это касается перевозок в Черноморском бассейне, Балтийском море и Финском заливе) и комбинированный характер части перевозок – одних и тех же людей перевозили водным транспортом, потом железнодорожным, затем снова водным. Таким образом, «механическое» суммирование количества эвакуированных, зафиксированное в различных источниках, приводит к существенному завышению их общей численности.

Ключевые слова: Великая Отечественная война; эвакуация; транспортировка; водный транспорт; морской транспорт; речной транспорт.



Военные конфликты практически всегда активизируют миграционные процессы. Не стала исключением в этом ряду и Великая Отечественная война. Важно при этом учитывать, что миграции военной поры довольно специфичны – если обычные миграционные процессы обусловлены в первую очередь разницей в уровне материального обеспечения населения и возможностью трудоустройства, то в военное время на первое место выходят военно-политические факторы. Меняется и структура миграционных потоков. В годы Великой Отечественной войны доминировали передвижения воинских контингентов и раненных военнослужащих в тыловые районы, перемещение трудовых колонн (трудовой армии). Значимой частью миграционных потоков было гражданское население, эвакуированное из прифронтовой полосы и угрожаемых районов в восточные районы страны.

Перемещение огромных людских масс было невозможно без соответствующей транспортной инфраструктуры. Роль и значение железных дорог как главного транспортного ресурса эвакуации достаточно изучены и описаны исследователями.¹ Все остальные виды транспорта – авиационный, автомобильный, водный – оказались на периферии внимания, и до настоящего времени их роль и значение в эвакуационных перевозках населения изучены слабо. Наиболее известным до настоящего времени остается сборник статей и воспоминаний «Эшелоны идут на восток»², где в числе прочих материалов были размещены очерки С.Ф. Эдлинского и В.Я. Нейгольдберга, посвященные морскому и речному транспорту соответственно. Необходимо отметить также работы Н.В. Селюниной³, посвященные речному транспорту, однако следует сказать, что автор рассматривает в своих работах не столько особенности эвакуационных перевозок, сколько процессы изменения работы речного транспорта в годы Великой отечественной войны. Интересна также статья

¹ Куманев Г.А. Война и железнодорожный транспорт СССР 1941-1945. М.: Наука, 1988. 367 с.

² Эшелоны идут на Восток: Из истории перебазирования производительных сил СССР в 1941-1942 гг. : Сборник статей и воспоминаний. М.: Наука, 1966. 263 с.

³ Селюнина Н.В. Водный транспорт Юга России в 1941-1945 гг. Ростов н/Д: Рост. кн. изд-во, 2004. 236 с.; Селюнина Н.В. Управление водным транспортом Европейской части России в 1941-1942 гг. Известия ТРТУ. 2006. №2. С 89-97.

крымского исследователя М.А. Гольденберга,¹ посвященная эвакуации населения Крыма в 1941 г.

Прежде чем говорить о роли водного транспорта, следует разобраться с термином эвакуированное население. Юридически это, согласно циркулярному письму Управления по эвакуации населения при Совете по эвакуации «лица (...), прибывшие из прифронтовой полосы во время войны, а также лица, командированные в область, если территория их постоянного проживания занималась врагом».² Обладание статусом эвакуированного давало право на получение льгот при трудоустройстве, получении материальной помощи и так далее.

С точки же зрения организации перемещения гражданского населения более правильным будет разделить эвакуированное население на «организованное население» и «беженцев». К первым нужно отнести рабочих и служащих различных организаций и учреждений, которые перемещались в тыловые районы страны в рамках эвакуации. Их перемещение планировалось в Совете по эвакуации, а затем соответствующие наркоматы организовывали перемещение «своих» предприятий и персонала. К «беженцам» можно отнести как население, самостоятельно покинувшее место своего проживания, так и гражданское население, перемещаемое из крупных городов, в первую очередь из Москвы и Ленинграда, по соображениям военно-политического характера, как добровольно, так и принудительно. Главным отличием последних от «организованного населения» была цель перемещения: «организованных» перемещали вслед за эвакуированными предприятиями, а «беженцев» вывозили из городов, для того, чтобы их разгрузить от «лишнего» населения.

Для большего удобства рассмотрим особенности использования водного транспорта в ходе эвакуации гражданского населения, разделив его на морской и речной водный транспорт.

Значимость морского транспорта как средства эвакуации гражданского населения во многом зависела как от географии, так и от хода военных действий. Быстрое продвижение вермахта и армий союзников нацистской Германии летом и осенью 1941 года привело к тому, что сухопутные коммуникации были пресечены на всех трех приморских театрах военных действий – на Черном море блокированной оказалась Одесса (с начала августа 1941 г.), а затем и Крым (с 12 сентября 1941 г.), на Балтике немцы вышли на побережье Финского залива, блокировав Таллин³ (7 августа 1941 г.) - таким образом, эвакуация людей с «отрезанных» территорий была возложена на водный транспорт.

На южном направлении, в Азовско-Черноморском бассейне морской гражданский флот организационно был разделен между тремя пароходствами – Черноморским сухогрузным, базировавшемся в Одессе, Черноморским нефтеналивным в Туапсе, и Азовским в Ростове. Первой по времени началась эвакуация людей и оборудования из Одессы, и сразу эвакуационные перевозки выявили ряд трудностей: основным направлением эвакуации были выбраны порты кавказского побережья, так как уязвимость Крыма была к августу 1941 г. очевидна. Выбор портов Кавказа в качестве конечной точки почти в три раза увеличил длину транспортных маршрутов – Одессу и Новороссийск разделяли 670 морских миль, Одессу и Батуми – 1060. При средней скорости пароходов того времени в 12 узлов, рейс из Одессы в Новороссийск занимал больше двух суток в одну сторону, а учитывая время на погрузку и выгрузку, оборачиваемость транспорта составляла минимум неделю на маршруте Одесса-Новороссийск (или Туапсе) и от 10 дней до двух недель на других маршрутах. Это, в свою очередь, предопределило необходимость задействовать для эвакуационных перевозок грузовые суда, так как вместимость пассажирских (с учетом скорости их оборота) была явно недостаточна масштабу задач. Выделенные для перевозок населения грузовые суда

¹ Гольденберг М.А. Эвакуация населения из Крыма в 1941 г. Труды междисциплинарной научно-практической конференции «Феодосийские чтения». 2015. №3. С. 118-119.

² ГАНУ. Ф. Р-1030. Оп. 1. Д. 142. Л. 157.

³ Здесь и далее названия населенных пунктов даны по состоянию на 1941 г.

обеспечивались запасом питьевой воды и спасательными средствами. Переоборудованный подобным образом теплоход «Ворошилов» с 3 тысячами рабочих одесской джутовой фабрики и 1700 оборудования вышел 24 июня из Одессы.¹ Надо отметить, что в Новороссийск теплоход пришел только через 6 суток.² Анализ движения судов в черноморском бассейне, проведенный по ежедневным сводкам о позициях судов азово-черноморского бассейна, показал, что фактическая скорость судов была даже меньше расчетной, например, пассажирский пароход теплоход «Крым», в 1941 году считавший одним из самых быстроходных судов черноморского пароходства, в августе-сентябре 1941 г. затрачивал на рейс Одесса-Туапсе-Одесса в среднем 9 дней.³

Причин столь медленного оборота транспорта было несколько. Во-первых, технические характеристики задействованных в эвакуации населения судов. Во-вторых, велики были потери времени при погрузке и выгрузке - из Одессы все суда, помимо пассажиров, везли оборудование и материальные ценности, а обратно доставляли пополнение и боеприпасы. В-третьих, в условиях боевых действий транспортные и пассажирские суда требовалось защищать от действий вражеского флота и авиации, что потребовало перехода от сводного плавания судов к системе конвоирования транспортов кораблями черноморского флота.⁴ Кроме того, эвакуация шла не только из Одессы, но и, в меньших масштабах, из Херсона и Николаева.

Несмотря на все трудности, из осажденной Одессы в июле было эвакуировано более 45 тысяч человек, в августе более 57 тысяч.⁵ В сентябре, после того, как значительная часть организационных проблема была решена, темпы эвакуации выросли – за месяц из города было эвакуировано почти 70 тысяч рабочих, служащих и членов их семей,⁶ и сохранялся потенциал для дальнейшего наращивания темпов эвакуационных перевозок. При этом, к концу сентября, после нанесения ряда успешных контрударов по румынским войскам, положение осажденного города было стабилизировано, штаб Одесского оборонительного района (ООР) приступил к разработке плана подготовки войск к длительной обороне в связи с приближением зимы. Но уже 30 сентября, в связи с осложнением обстановки на Южном фронте и необходимостью усиления войск для обороны Крымского полуострова Ставка Верховного Главнокомандования приняла решение об эвакуации ООР.⁷

Это решение привело к изменению приоритетов – к 16 октября из осажденного города было эвакуировано 86 тысяч военнослужащих, и около 15 тысяч человек гражданского населения.⁸

Таким образом, с середины октября 1941 г. центр тяжести эвакуационных перевозок переместился из Одессы в Крым, хотя эвакуация гражданского населения из Крымской АССР началась еще в августе 1941 г, но в тот момент большинство судов было задействовано на одесском направлении. Согласно постановлению Совета по эвакуации СЭ-88с, наркомат морского флота должен был обеспечить эвакуацию из Крыма 85 тысяч человек.⁹

Своевременно выполнить данное постановление морякам не удалось – всего за сентябрь из Крыма было эвакуировано 31 тысяча человек, включая 2300 больных детей из санаториев Ялты и Евпатории.¹⁰ Причина, как мы уже писали выше, была в том, что большая часть судов до середины октября обеспечивала перевозки на одесском направлении. Поэтому в

¹ Эшелоны идут на Восток: Из истории перебазирования производительных сил СССР в 1941-1942 гг. : Сборник статей и воспоминаний. М.: Наука, 1966. С. 155

² Там же.

³ Государственный архив Российской Федерации, Ф. Р-6822, Оп.1 Д. 27, ЛЛ. 14, 15, 28, 39, 50

⁴ Там же, Л. 14.

⁵ Там же, Л. 8

⁶ Российский государственный архив социально-политической истории, Ф. 437, оп. 1, Д.32, Л. 83-84.

⁷ Советская историческая энциклопедия. Т. 3. М.: изд-во «Советская энциклопедия», 1963. С.473

⁸ Советская военная энциклопедия. Т. 6. М.: Воениздат, 1978. С.25-26

⁹ Государственный архив Российской Федерации, Ф. Р-6822, Оп.1 Д. 27, Л.77.

¹⁰ Гольденберг М.А. Эвакуация населения из Крыма в 1941 г. Труды междисциплинарной научно-практической конференции «Феодосийские чтения». 2015. №3. С. 118.

сентябре 1941 г. в план эвакуации населения морем были внесены некоторые изменения: 35 тысяч человек (в том числе 10 тысяч – из Евпатории) эвакуировали в Керчь по железной дороге, и далее морскими судами в Ейск, Азов и Ростов.¹

После того, как к 17 октября успешно завершилась переброска частей Отдельной Приморской армии из Одессы, появилась возможность ускорить эвакуацию населения из Крыма, но времени на это уже не было. На следующий день, 18 октября, 11-ая армия генерала Манштейна перешла в наступление, через 3 дня упорных боев оборонительные позиции советских войск были прорваны. 1 ноября был оставлен Симферополь, 16 – Керчь, в руках Красной армии остался лишь Севастополь. Из осажденного города эвакуация шла вплоть до конца июня 1942 г, всего за это время было эвакуировано 35-40 тысяч человек. Таким образом, из Крыма было эвакуировано около 130 тысяч жителей.² Сложив все данные, получим, что на южном направлении морским транспортом было эвакуировано больше 330 тысяч человек – 190 тысяч из Одессы, 130 из Крыма и около 10 тысяч из Николаева и Херсона.

Эвакуация граждан в Прибалтике проходила в более сложных условиях, что самым драматическим образом сказалось на ее результативности. Перед войной морской флот в Балтийском море и Финском заливе тоже был разделен организационно на три пароходства: Латвийское в Риге, Эстонское в Таллине и Балтийское в Ленинграде. Стремительное продвижение немецких войск привело к тому, что уже через неделю после начала войны советские войска вынуждены были оставить Ригу. Хотя окружения города удалось избежать, сколько-нибудь планомерной эвакуации населения с использованием морского транспорта не проводилось – по крайней мере, таких документов до настоящего времени обнаружить не удалось. Следующим важнейшим узлом коммуникаций на пути немецких войск стал Таллин. Город не был заблаговременно подготовлен к обороне с суши, строительство оборонительных рубежей началось 17 июля, а уже 7 августа части 18-й армии Вермахта вышли на дальние подступы к городу и к побережью Финского залива восточнее него. Началась трехнедельная оборона Таллина. К 25 августа противник прорвался к окраинам города, что дало ему возможность простреливать артиллерией город и порт на всю глубину. В этих условиях, а также с учетом необходимости сосредоточить все силы на защите Ленинграда, Ставка приняла решение перебазировать флот и гарнизон Таллина в Кронштадт и Ленинград. Еще до начала перебазирования из города удалось эвакуировать около 17 тысяч гражданских лиц.³ Сам процесс перебазирования, получивший название «Таллинский переход», до сих пор оценивается неоднозначно: из Таллина вышло 153 боевых корабля и 75 вспомогательных и транспортных судов. До Кронштадта дошло 112 кораблей (73%) и 32 судна (43%). Командованием КБФ была сделана ставка на защите именно военных кораблей, благодаря чему ядро флота удалось сохранить, потеряны были в основном старые эсминцы и тральщики. Обратной стороной этого решения, а также ошибок, допущенных при планировании операции, стал, фактически, разгром соединения транспортов. Из принятых на борт 28 тысяч человек погибло более 11 тысяч. Если оценивать потери гражданского населения, они составили 3 тысячи человек из приблизительно 4 тысяч, погрузившихся на транспортные суда в Таллине.⁴ Таким образом, можно говорить о том, что в Прибалтике морской транспорт сыграл сравнительно небольшую роль в эвакуации гражданского населения – всего было эвакуировано морем около 20 тысяч человек, при значительном количестве погибших.

Эвакуация гражданского населения на Северном участке фронта, в Заполярье, напротив, проходила в сравнительно спокойных условиях. С середины июля по конец октября из

¹ Государственный архив Российской Федерации, Ф. Р-6822, Оп.1 Д. 43, Л.5

² Гольденберг М.А. Эвакуация населения из Крыма в 1941 г. Труды междисциплинарной научно-практической конференции «Феодосийские чтения». 2015. №3. С. 119

³ Кузнецов Н.Г. Курсом к победе. М.: Воениздат, 1987, С. 51.

⁴ Платонов А.В. Трагедии Финского залива. М.: Эксмо, 2005. С. 200

Кондопоги в Архангельск было перевезено, по данным Северного пароходства, 97 тысяч пассажиров. Так же, как и на других направлениях, это потребовало значительных организационных усилий, так как существующие пассажирские суда не могли справиться с резко возросшим объемом перевозок. Решением, как и на юге, стало переоборудование грузовых пароходов – таким образом, одно судно могло брать на борт до 1,5–2 тысяч человек.¹ Существенным отличием морских перевозок в бассейне Белого моря по сравнению с Черным морем был более суровый климат. Даже в сентябре минусовые температуры для русского севера являются обычным явлением, и можно только догадываться, как чувствовали себя люди, вынужденные несколько суток плыть по ледяному морю в неотопливаемых трюмах.

Анализ использования морского транспорта для эвакуационных перевозок будет неполным без рассмотрения Каспийского бассейна. Несмотря на то, что боевые действия до этого региона не дошли, большинство эвакуированных на Кавказ (из Крыма и Одессы), направлялись затем по железной дороге к берегам Каспийского моря.² Отсюда из портов Махачкала, Дербент, Баку люди следовали через Красноводский порт в Среднюю Азию и Западную Сибирь, а через Гурьевский порт – на Южный Урал и Казахстан. Кроме того, важным перевалочным пунктом эвакуационных перевозок была Астрахань – прибывшие сюда по Волге люди также направлялись в Среднюю Азию через Красноводский порт. Объем эвакуационных перевозок создал значительные трудности – как и в других регионах, транспортная инфраструктура региона была не готова к столь резкому росту пассажиропотока. Уже в августе 1941 г. в Бакинском порту скопилось более 20 тысяч человек, в Махачкале в октябре и ноябре число невывезенных пассажиров каждый день колебалось в пределах 40 тысяч человек.³ Под пассажирские перевозки были выделены крупные грузовые танкеры, которые брали на борт до 5 тысяч человек. В результате, к декабрю 1941 г. нефтеналивные суда перевезли их Махачкалы и Баку в Красноводск 102 799 человек. Еще более 160 тысяч человек было перевезено из Астрахани в Гурьев.⁴ По самым скромным оценкам, через Каспий было перевезено морским транспортом более 300 тысяч человек.

Всего, таким образом, морским транспортом в 1941 году было перевезено около 750 тысяч человек, причем часть из них – несколько раз.

Не менее важной в эвакуации гражданского населения была работа речного транспорта. На реках также пришлось прибегнуть к переоборудованию грузовых и даже несамходных судов – на баржах размещали по несколько сотен, а на крупных – по несколько тысяч людей. Всего, таким образом, было переоборудовано несколько сотен несамходных судов, но их все равно не хватало, и приходилось перевозить людей на непригодных баржах тоже.⁵

Эвакуация населения по рекам озерам часто носила комбинированный характер – перемещение людей зачастую начиналось и заканчивалось не водным транспортом, он выступал лишь одним из звеньев логистической цепочки. Сложной проблемой стала координация усилий различных ведомств: речников, железнодорожников, сотрудников органов здравоохранения, предприятий общественного питания и всех тех, кто должен был обеспечивать мигрантов всем необходимым. Начальники эвакуационных пунктов не могли самостоятельно решить все возникающие при этом проблемы из-за недостатка полномочий, и системно ситуация начала улучшаться только осенью 1941 года, после создания института уполномоченных [представителей] Совета по эвакуации на транспорте.⁶

К сожалению, данные о речных перевозках, зафиксированные в документах, содержат информацию не о пунктах выбытия и назначения эвакуированных, а только о факте

¹ Эшелоны идут на Восток: Из истории перебазирования производительных сил СССР в 1941-1942 гг. : Сборник статей и воспоминаний. М.: Наука, 1966. С. 152.

² Там же, С. 162.

³ Там же, С. 164

⁴ Там же, С. 167

⁵ Там же, С. 170

⁶ Государственный архив Российской Федерации, Ф. Р-6822, Оп.1 Д. 1, Л.1.

транспортировки их тем или иным речным пароходством от одной пристани до другой. Более того, летом 1941 года, когда эвакуация гражданского населения находилась в процессе становления, нередко были случаи отправления людей в тыл без конечного пункта назначения. Тем не менее, анализ данных позволяет утверждать, что объем эвакуационных перевозок был очень большим: только за первые 6 недель войны речники перевезли более 710 тысяч человек.¹ Учитывая, что навигация в большинстве речных бассейнов в 1941 году завершилась в октябре-ноябре, можно утверждать, что всего речным транспортом было эвакуировано более 2 млн человек. Наибольшее количество эвакуированных граждан перевезли речники Верхне-Волжского и Москва-Окского пароходств – суммарно почти миллион человек, или почти половину всех эвакуированных по воде. Большой объем перевозок также произвели Северо-Западное, Беломор-Онежское и Шекснинское пароходства. Более 100 тысяч человек перевезли суда Днепровского пароходства,² но после выхода немецких войск к среднему и нижнему течению Днепра эвакуация там естественным образом завершилась.

Вышеприведенные данные показывают, что наибольшее количество эвакуированных по внутренним водным путям граждан пришлось на Москву и окружающие ее области, то есть на центральный промышленный район. При этом из 2 млн. эвакуированных москвичей водным транспортом воспользовались менее 10% (175 тысяч человек),³ а для подлежащего эвакуации промышленного оборудования и грузов соотношение было другим, более 50% вывезли по воде⁴. Все это позволяет утверждать, что в этом регионе эвакуация населения речным транспортом носила специфический, подчиненный характер – по воде эвакуировались в первую очередь работники промышленных предприятий (и члены их семей), которые следовали за своими заводами и фабриками.

Яркой страницей стало использование речного транспорта в эвакуации жителей блокадного Ленинграда. 29 августа 1941 года немецкие войска перерезали железную дорогу, а 30 августа вышли к берегу Невы. Связь с осажденным городом была возможно только по Ладожскому озеру. В 1941 году, в силу многих причин, эвакуировано по воде было менее 60 тысяч граждан. Для сравнения – с сентября по декабрь самолетами из Ленинграда было вывезено около 50 тысяч человек.⁵ В следующем, 1942 году эвакуация ленинградцев по ладожскому озеру началась с открытием навигации. 28 мая Ладогу пересекли первые 398 человек, 15 августа 1942 года вместо намеченных к эвакуации 300 тыс. человек было вывезено 372 335 человек. Массовая эвакуация на этом по решению Военного совета Ленинградского фронта закончилась. Окончательно эвакуация водным путем завершилась 1 ноября – к этому моменту было вывезено (по данным эвакуационного пункта) 448 694 человека, из них более 138 тыс. детей.⁶

Отдельно необходимо сказать о деятельности речников по организации новых переправ. Дело в том, что до войны содержание и обеспечение переправ не входило в функции речных пароходств, отвечали за это местные советы. Но в военных условиях задачу эту также возложили на речной транспорт, так как пропускной способности существующих мостов не всегда хватало даже для нужд фронта – кроме того, мосты являлись одной из приоритетных целей для вражеской авиации. Поэтому создание новых переправ через реки и обеспечение их бесперебойной работы дало возможность эвакуироваться в тыловые районы страны десяткам и сотням тысяч людей. Только летом 1941 года в нижнем течении Днепра (от Днепропетровска до Херсона) силами речников было переправлено более 200 тысяч

¹ Там же, Д. 27, Л.3.

² Там же.

³ Там же, Д. 510, Л. 8

⁴ Эшелоны идут на Восток: Из истории перебазирования производительных сил СССР в 1941-1942 гг. : Сборник статей и воспоминаний. М.: Наука, 1966. С. 178.

⁵ Воздушный мост над Ладогой: Сборник очерков и воспоминаний. Ленинград: Лениздат, 1984. С. 117.

⁶ Эшелоны идут на Восток: Из истории перебазирования производительных сил СССР в 1941-1942 гг. : Сборник статей и воспоминаний. М.: Наука, 1966. С. 183.

человек.¹ Еще большее количество эвакуированных было перевезено через Волгу – дело в том, что Сталинградский железнодорожный узел не мог пропустить все подходящие с Запада эвакоэшелоны, и часть людей приходилось пересаживать на речные суда. Следует помнить, что в годы Великой Отечественной войны железнодорожного моста через Волгу в Сталинграде не было, была лишь паромная переправа ограниченной пропускной способности. Она существовала до 50-тых годов, когда была построена Волжская ГЭС (по дамбе которой проложили автомобильную и железную дороги), а до того ближайший мост через Волгу был в Саратове, более чем в 400 километрах вверх по реке. К середине октября 1941 г. в Сталинграде «скопилось около 200 тыс. человек эвакуированных, находящихся не только в поездах, но и на вокзалах, эвакопунктах, пристанях, на улицах, стадионе, скверах и площадях, а прибывающие на подводах – на окраине города».²

Естественно, что обеспечение такого количества прибывших и «разгрузка» города требовало значительных усилий. Для решения этой задачи Совет по эвакуации направил в Сталинград комиссию, облеченную самыми высокими полномочиями – в ее составе были К.Д. Памфилов (в тот момент заместитель председателя Совета народных комиссаров и начальник управления по эвакуации населения при Совете по эвакуации), И.Ф. Пронин (майор ГБ, заместитель начальника транспортного управления НКВД) и другие лица. Комиссия зафиксировала, что «обслуживание населения было организовано исключительно плохо. Не хватало питания, кипятка, больные находились вместе со здоровыми. Всех необходимых мер по вывозу людей через станцию Владимирская пристань местными органами власти принято не было».³ Благодаря принятым мерам за две недели работа эвакопунктов была серьезно улучшена, налажено обеспечение эвакуированных продовольствием, санитарным и медицинским обслуживанием, а из города отправлено к местам назначения 221 990 человек, из них 68 тысяч человек железнодорожным и 150 тысяч – речным транспортом.⁴ Кроме того, еще около 20 тысяч человек были отправлены вверх и вниз по Волге из пригородов Сталинграда.⁵ Полученный опыт был использован летом следующего, 1942 года, когда в нижнем течении Волги было развернуто 17 переправ, позволивших оперативно переправить более 300 тысяч человек.⁶

Таким образом, значение водного транспорта в эвакуации гражданского населения проявилось в нескольких ключевых аспектах. Во-первых, это вывоз людей с территорий, отрезанных в ходе военных действий от «большой земли» - из Одессы, Крыма, Прибалтики и Ленинграда, советского Заполярья. Всего, таким образом, было спасено более 500 тысяч человек: около 450 тысяч морским транспортом и чуть менее 60 тысяч – речным, из блокированного Ленинграда. Необходимо добавить, что наиболее эффективно задача эвакуации населения в 1941 г. была решена в бассейне Азовского и Черного морей, наименее эффективно – на Балтике и в Финском заливе. В следующем году эвакуация гражданского населения из Ленинграда продолжилась, за навигацию 1941 г. было вывезено водным транспортом 448 694 человека.

Во-вторых, это наведение и обеспечение переправ через реки, что до войны к задачам речного транспорта не относилось. Количество людей, воспользовавшихся этими переправами, оценить можно только приблизительно, в любом случае, речь идет о миллионах людей в 1941 г. и сотнях тысяч в 1942 г.

В-третьих, собственно речные перевозки эвакуированного населения были весьма значительны – речь идет как минимум о двух миллионах человек. Важным аспектом «речной эвакуации» стало перемещение рабочих, служащих и членов их семей вместе с

¹ Там же. С. 170.

² Государственный архив Российской Федерации, Ф. Р-6822, Оп.1 Д. 510, Л.56.

³ Там же.

⁴ Там же.

⁵ Там же, Л. 53.

⁶ Эшелоны идут на Восток: Из истории перебазирования производительных сил СССР в 1941-1942 гг. : Сборник статей и воспоминаний. М.: Наука, 1966. С. 185.

эвакуированными предприятиями в восточные районы страны. Особенно ярко этот аспект проявился в эвакуации промышленности центральных районов страны и Поволжья. Можно утверждать, что благодаря водному транспорту для работы на эвакуируемых промышленных предприятиях было перевезено по меньшей мере 150 тысяч квалифицированных рабочих.

В-четвертых, это расселение населения, перемещенного в восточные районы, в первую очередь – в Западную Сибирь, по железной дороге. Несмотря на то, что основной поток эвакуированных граждан прибыл в тыловые районы страны осенью 1941, то есть к завершению навигационного периода, по нашим оценкам речной транспорт «тыловых» пароходств перевез более 30 тысяч человек.

В-пятых, точно измерить вклад водного транспорта в гражданские эвакуационные перевозки по целому ряду причин невозможно. К наиболее существенным можно отнести следующие: вызванные военной обстановкой погрешности учета (особенно это касается перевозок в Прибалтике и речного транспорта). «Двойной счет» - и в Ленинграде, и в Сибири, и, особенно, на Каспийском море, необходимо учитывать комбинированный характер эвакуации гражданского населения: одних и тех же людей перевозили водным транспортом, потом железнодорожным, затем снова водным. Таким образом, «механическое» суммирование количества эвакуированных, зафиксированное в различных источниках, приводит к существенному завышению их численности. Кроме того, в документах первых месяцев войны зачастую смешивались понятия гражданской, военной и медицинской эвакуации – в отчетах указывалось количество перевезенных людей без разделения их на военнослужащих (которых перевозили из Одессы и Таллина), раненых и собственно гражданское население. Не вполне ясен так же статус и особенности учета перемещаемых допризывников – а только на Каспии в 1941 году их планировалось перевезти около 60 тысяч.

Статья поступила в редакцию 06.10.2018 г.

Литература

Воздушный мост над Ладогой: Сборник очерков и воспоминаний. Ленинград: Лениздат, 1984. 223 с.

Гольденберг М.А. Эвакуация населения из Крыма в 1941 г. Труды междисциплинарной научно-практической конференции «Феодосийские чтения». 2015. № 3. С. 118-119

Кузнецов Н.Г. Курсом к победе. М.: Воениздат, 1987, 543 с.

Куманев Г.А. Война и железнодорожный транспорт СССР 1941-1945. М.: Наука, 1988. 367 с.

Селюнина Н.В. Водный транспорт Юга России в 1941-1945 гг. Ростов н/Д: Рост. кн. изд-во, 2004. 236 с.;

Селюнина Н.В. Управление водным транспортом Европейской части России в 1941–1942 гг. Известия ТРТУ. 2006. №2. С 89-97.

Платонов А.В. Трагедии Финского залива. М.: Эксмо, 2005. 672 с.

Советская военная энциклопедия. Т. 6. М.: Воениздат, 1978.

Советская историческая энциклопедия. Т. 3. М.: изд-во «Советская энциклопедия», 1963.

Эшелоны идут на Восток: Из истории перебазирования производительных сил СССР в 1941-1942 гг. : Сборник статей и воспоминаний. М.: Наука, 1966. 263 с.

References

Eshelony idut na Vostok. Iz istorii perebazirovaniya proizvoditelnykh sil SSSR v 1941-1942. [Echelons go to the East. From the history of relocation of productive forces of the USSR]. Moscow, 1966. 263 p.

Goldenberg M.A. Evakuatsia naseleniya iz Krimea v 1941. [Evacuation from Krimea in 1941], In: Trudy mezhdistsiplinarnoy konferentsii “Feodosiyskie chteniya”. 2015. №3. P. 118-119.

Kumanev G.A. Voina i zheleznodorozhnyy transport SSSR 1941-1945. [War and rail transportation in Soviet Union 1941-1945]. M: Nauka, 1988. 367 p.

Kuznetsov N.G. Kursom k pobeде. [Course to victory]. M: Voenizdat, 1987. 543 p.

Platonov A.V. Tragedii Finskogo zaliva. [Tragedies of the Gulf of Finland] M: Eksmo, 2005. 672 p.

Selyunina N.V. Upravlenie vodnym transportom Evropeyskoy chasti Rossii v 1941-1942. [Water transportation management in European part of Russia 1941-1942], In: Izvestia TRTU, 2006. № 2. P. 89-97.

Selyunina N.V. Vodnyy transport Yuga Rossii v 1941-1945 [Water transportation in Southern Russia 1941-1945]. Rostov: Rostov kn.izd., 2004. 236 p.

Sovetskaya istoricheskaya entsiklopedia. [Soviet historical encyclopedia] Vol. 3. M: Sov. encyclopedia. 1978.

Sovetskaya voennaya entsiklopedia. [Soviet military encyclopedia]. Vol.6. M: Voenizdat. 1978.

Vozhdushnyy most nad Ladogoy: sbornik jcherkov I vospominaniy. [Air bridge over Ladoga: collection of essays and memoirs]. Leningrad: Lenizdat, 1984. 223 p.