

А. Н. Чистиков

Возобновление трамвайного движения в блокированном Ленинграде: партийно-советские решения и их реализация

Редкая работа о жизни блокированного Ленинграда, дневник или воспоминание горожанина о той поре обходится без упоминания даты: 15 апреля 1942 г. — дня пуска пассажирского трамвайного движения в осажденном городе после перерыва в несколько месяцев. Многие исследователи и блокадники справедливо рассматривали это событие как проявление нестигаемого духа ленинградцев. Однако возобновление трамвайного движения вызывалось в первую очередь материальными причинами. О них и механизме принятия и реализации властных решений пойдет речь в данной статье.

К началу Великой Отечественной войны трамвайная сеть Ленинграда была одной из самых развитых в стране. Десять трамвайных парков обслуживали около 2300 вагонов, а контактно-путевая сеть насчитывала почти 600 км. На улицы города ежедневно выходили до 60 троллейбусных машин. Каждый день услугами городского электротранспорта пользовались свыше 3,5 млн человек. Кроме того, ленинградский трамвай занимался грузовыми перевозками по заказам промышленности и торговой сети. В мае 1941 г., например, грузовые трамвайные поезда доставили потребителям 180 тыс. т разнообразных грузов.

Широкое развитие и применение трамвая объяснялось тем, что он являлся «самым дешевым, по себестоимости, массовым пассажирским и грузовым транспортом». Его перевозки обходились в несколько раз дешевле автомобильных¹.

В первые месяцы войны нагрузка на трамвай и его значение возросли. По распоряжениям военных, советских и партийных органов города к традиционным перевозкам жителей добавились перевозки воинских контингентов и горожан, мобилизованных на трудовые работы по строительству оборонительных сооружений. Среди грузов стали преобладать оборонная продукция и боеприпасы, а часть вагонов была переделана в санитарные для доставки раненых в госпитали и больницы. Резкое сокращение количества автотранспорта в городе с связи с мобилизацией его на военные нужды, усиливающийся дефицит бензина, особенно с началом блокады, сделали трамвай по сути дела един-

ственным² и незаменимым видом общественного транспорта, работавшего как в гражданской, так и военной области.

Городская власть в лице советских и партийных органов не помышляла о прекращении трамвайного движения. Ситуация осложнилась в ночь с 7 на 8 декабря 1941 г. По сообщению диспетчерской энергослужбы Трамвайно-троллейбусного управления Ленгорисполкома (ТТУЛ), «в связи с выпадением снега была произведена попытка поддержать движение ночью. Из-за массового отключения фидеров переменного тока произошло частичное погашение подстанций № 1, 4, 7, 15, 16, 19, 9, 8, 10. Подача энергии на переменном токе прекратилась. С утра 08.12 движение не возобновлялось»³. Технический сбой привел к тому, что 52 поезда остались на линии, не успев уйти в парки.

Потребовалось экстренное решение Ленгорисполкома, чтобы частично выправить ситуацию. В этом документе, датированном 9 декабря, председатель исполкома П. С. Попков и секретарь исполкома Н. И. Пономарев, ссылаясь на необходимость сокращения расходования электроэнергии, обязали начальника ТТУЛ М. Х. Сороку снять с выпуска 90 трамвайных вагонов, упразднить восемь маршрутов, а еще на девяти изменить направления, дабы в какой-то мере компенсировать закрытые линии, которые тем не менее трамвайщики должны были поддерживать «в состоянии постоянной готовности на случай обходного движения»⁴.

На помощь работникам ТТУЛ советские органы призвали горожан. По решению исполкома Ленгорсовета от 12 декабря 1941 г. вводилась трудовая повинность: рабочих, служащих и учащихся обязали трудиться 3 часа, а трудоспособных граждан, не работавших по найму, — 8 часов в день на уборке снега. Работа «привлекаемым» не оплачивалась, и они не обеспечивались бесплатным питанием⁵. По мнению организаторов, расчистка поддержала бы не только трамвайное, но автомобильное и пешеходное движение. Это решение показывало либо непонимание властными органами ситуации, которая сложилась в городе, либо слабую надежду на то, что административными мерами можно ее выправить. Хлебный паек в это время снизился до печально известных 250 и 125 «блокадных грамм», другие — немногочисленные — продукты либо отсутствовали, либо выдавались с задержкой. Физическое истощение ленинградцев, их резко ухудшившиеся бытовые условия не оставляли никакой надежды на эффективность подобной работы. Не способствовала этому и плохая организация труда.

Для поддержания работы электростанций 9 декабря исполком и бюро горкома ВКП(б) приняли совместное постановление о выделении бензина Автотранспортному управлению исполкома Ленгорсовета для перевозки угля на работавшие государственные электростанции (ГЭС)⁶.

Парадоксальность ситуации заключалась в том, что уголь давал возможность вырабатывать электроэнергию, частично необходимую для продолжения движения трамвайных поездов, прежде всего грузовых, которые требовались

для доставки топлива на электростанции, поскольку грузовой трамвай в отношении объема перевозок имел неоспоримые преимущества перед автомобильным транспортом. Об этом говорил на заседании Ленгорисполкома 25 декабря 1941 г. заместитель председателя исполкома Б. М. Мотылев. При обсуждении вопроса об очистке трамвайных путей от снега он подчеркнул, что речь идет «о непрерывном поддержании трамвайных путей в чистом виде, есть или нет трамвая, всё равно. Ибо в один прекрасный день дадут электроэнергию, надо возить уголь, а возить нельзя». По его мнению, грузовой трамвай играл первостепенную роль, поскольку «надо перевозить раненых, спецгрузы, уголь, почту». Остановка вагонов из-за снежных заносов прежде всего могла сказаться на перебоях в работе четырех действующих ГЭС, что привело бы к энергетическому кризису. Мотылев предлагал дать М. Х. Сороке право составлять акт при остановках трамвая по этой причине и на основании документа привлекать к ответственности председателей райсоветов и их заместителей. В решении потенциальными виновными назначались руководящие лица: «Предупредить председателей исполнительных комитетов районных Советов депутатов трудящихся и начальника Управления предприятиями коммунального обслуживания т. Карпушенко, что при обнаружении фактов невозможности пуска трамвайного движения из-за неочистки путей, они будут привлечены к ответственности»⁷. На расчистку рельс им отводилось два дня. 26 декабря бюро ГК ВКП(б) опросом принимает два решения: обязать директора завода «Красный выборжец» Е. Б. Задова до 5 января 1942 г. изготовить партию алюминиевых контактов для трамвайных вагонов, а директора завода № 232 М. С. Клавсуть — нормальные фрезы⁸. Всё это свидетельствовало о понимании местной властью необходимости сохранения движения трамвая в городе.

Однако «ненормальное снабжение электростанций города»⁹, снежные заносы, слабое физическое состояние работников ТТУЛ, медленное восстановление контактной сети и путевого хозяйства после артобстрелов и бомбардировок, отсутствие горючего для техники, используемой в хозяйствах ТТУЛ, — всё это привело к параличу трамвайного движения¹⁰. В конце декабря 1941 г. прекратилось пассажирское сообщение¹¹, а в начале января 1942 г. по городу прошел последний грузовой поезд¹². Примечательно, что грузовое трамвайное сообщение длилось дольше, чем пассажирское, что лишний раз подтверждает его востребованность в заблокированном городе.

Прекращение трамвайного движения явилось одной из характеристик «смертного времени» — зимы 1941/1942 г., когда катастрофическая ситуация с продовольствием и топливом в Ленинграде дополнялась ужасными условиями бытовой жизни горожан, отягощенными суровой погодной обстановкой.

Полное отсутствие общественного транспорта в городе вызвало, как писал М. Х. Сорока заместителю председателя исполкома Ленгорсовета В. М. Решкину 6 января 1942 г., «справедливое недовольство граждан». В письме он просил организовать пассажирское движение в утренние и вечерние часы и воз-

обновить работу грузового трамвая. По расчетам Сороки, на это требовалось 87 тыс. кВт·ч в сутки, что соответствовало 20 % всей электроэнергии, вырабатываемой в городе¹³. Предложение начальника ТТУЛ если и не было поддержано в том виде, в каком он предлагал, во всяком случае не было признано нереальным. В этот же день исполком Ленгорсовета утвердил основные показатели эксплуатационного плана хозяйств ТТУЛ на I квартал 1942 г., в котором предусматривался выпуск на линию 1520 пассажирских и 377 грузовых вагонов и 50 троллейбусов, причем грузовой трамвай должен был работать с прибылью¹⁴. А днем позже на заседании Ленгорисполкома с информацией о снабжении города водой выступил П. С. Попков. Упомянув об остановке работы канализационной сети, он предупредил, что «если доведем это дело до тепла, у нас зараза пойдет по всему городу и от инфекции нам будет не отделаться». «Пустить уборные надо при морозах... — продолжил докладчик. — Нечистоты пока во дворе, но как только пустим трамвай, получим бензин — организуем вывозку нечистот»¹⁵. Как видно, и председатель исполкома рассматривал остановку трамвая как временное явление. Вместе с тем в его словах была заложена программа очередности восстановления трамвайного движения: на первый план выдвигался пуск грузового трамвая, обеспечивающий улучшение санитарного состояния города.

Стремление одних и ожидание других натолкнулось на реальную ситуацию с топливом и электроэнергией, которая была в это время в Ленинграде критической, сопоставимой с продовольственной. Достаточно отметить, что вопросы, связанные с топливом и электроэнергией, в первой половине января 1942 г. рассматривались на бюро горкома партии 13 раз (21 % от всех вопросов, ставившихся на обсуждение)¹⁶, и по каждому были приняты либо отдельные решения бюро, либо совместные с исполкомом Ленгорсовета. Несколько самостоятельных решений о распределении автомобильного бензина и расходах донецкого угля в эти две недели принял и исполком¹⁷.

Военный совет Ленинградского фронта попытался вывести город из антисанитарного состояния, в частности, объявив ранее, 25 января 1942 г., об усилении борьбы с нарушителями правил благоустройства и общественного порядка в городе. Наряду с укомплектованием штата дворников и установлением их дежурства было заявлено о привлечении к уборке снега населения города в порядке трудовой повинности. За нарушение правил благоустройства и чистоты граждан могли оштрафовать, а злостных нарушителей — привлечь к уголовной ответственности¹⁸. Видимо, в развитие этого постановления исполком Ленгорсовета принимает 26 января решение «О неотложных мерах по бытовому обслуживанию трудящихся города», проект которого чуть ранее в этот же день был утвержден бюро горкома ВКП(б)¹⁹. В решении первым пунктом ставилась задача силами жильцов очистить дворы, улицы и трамвайные пути от снега, мусора и нечистот²⁰, причем в течение пяти дней, о чем не говорилось в постановлении Военного совета. Примечательно, что пятидневные и декадные сроки

не раз фигурируют в документах партийных и советских органов Ленинграда в данный период²¹. В этом случае (как и в остальных упомянутых) он оказывался нереальным, поскольку ни постановление Военного совета, ни решение исполкома Ленгорсовета, одобренное партийными органами, не учитывали физического состояния подавляющего большинства горожан. Кроме того, они не отвечали на важный вопрос: куда девать снег, мусор и нечистоты, если реки и каналы находятся далеко от места очистки?

Решения, принятые на заседании исполкома, до горожан были достаточно быстро доведены в форме беседы корреспондента «Ленинградской правды» с П. С. Попковым, опубликованной 30 января и переданной по радио. Подвергнув критике многие исполкомы, не организовавшие «поголовного привлечения граждан к уборке домов, дворов и улиц», Попков упомянул о пятидневном сроке, отведенном на их очистку, и заявил о предоставленном исполкомом праве управхозам и комендантам домов привлекать жильцов к этой работе. В выступлении, пожалуй, впервые публично затрагивалась и тема транспорта. Председатель исполкома признал, что в существующих условиях «сильно затруднена уборка и вывозка коммунальным транспортом снега, мусора и нечистот»²². Под ним, видимо, подразумевались конные обозы и специальная техника. Недостаток фуража и бензина если и не привел к их полной остановке, то вряд ли способствовал даже ограниченному функционированию. Понимание необходимости использования транспорта при очистке города здесь неизбежно должно было привести к задаче возобновления грузового трамвайного движения.

Неосуществимость этих указаний советских и партийных органов была очевидна, вероятно, для многих горожан. Директор Архива Академии наук Г. А. Князев в тот же день так откликнулся на обращение Попкова: «Надо... Надо... Надо...». Отоплить, оздоровить, привести в порядок улицы, трамвайные пути, водопровод, дворы, построить на каждом дворе уборные общего пользования и т. д. Когда милиционер пришел в наш дом с приказом, чтобы привести дворовое хозяйство в порядок и убрать снег с улицы, комендантша наша Савченко встретила его отборной руганью: «Накормите сперва, дайте кусок хлеба, тогда и требуйте. А сейчас некому работать, все валяется». <...> Государственному человеку надо быть умнее и осторожнее»²³.

Власти же продолжали стоять на своем, хотя некоторые коррективы были внесены. 16 февраля бюро горкома заслушало отчеты исполкомов Октябрьского и Петроградского районов о выполнении этого решения горисполкома и пришло к неутешительному выводу. «Нужно сказать, что в районах идет только еще раскачивание. По-настоящему ни один из районов не включился еще в очистку города», — заявил В. М. Решкин. Судя по стенограмме, в общей программе очистки акценты были смещены теперь прежде всего на восстановление водопровода и канализации, ибо угроза возникновения эпидемий становилась всё более явственной. Об очистке улиц и дворов выступавшие не го-

ворили, хотя в решении бюро констатировалось, что «уличные магистрали районов по-прежнему находятся в запущенном и антисанитарном состоянии». Видимо, всё же сказалось понимание, что без наличия транспорта заниматься уборкой снега и нечистот — занятие малоэффективное. Важность этого совещания заключалась также в поиске способов для выполнения решения исполкома. Кроме персональной ответственности районных руководителей прозвучали предложения и о стимулировании работы населения. Они сводились, помимо усиления массово-политической работы, к предложениям П. С. Попкова об административном давлении в отношении граждан, которые не выходят на уборку, и А. А. Кузнецова о замене рабочей карточки на иждивенческую тем, кто не хочет работать²⁴. Подобные управленческие рычаги были опробованы чуть позднее — в марте 1942 г., когда кампания по очистке города приобрела массовый характер.

Несмотря на грозные выступления, эффективность намеченных мер, по видимому, была невелика. Инженер И. Д. Зеленская в своем дневнике 1 марта 1942 г. подвела некоторые итоги жизни города за блокадные месяцы. Вспоминая события двухнедельной давности, она записала: «Сейчас с половины февраля посыпались приказ за приказом в части очистки и уборки всего этого кошмара, который весной грозит отравить весь город, но зло уже так велико и так мало и бессильно исправляется, что, боюсь, до тепла мы с ним не справимся. Достаточно посмотреть на наши субботники, которые объявляются регулярно каждое воскресенье, но состоялся только один, когда под командой Махлышева полтора десятка человек очистили лестницы от ледяных наростов и покопались в мусорных кучах во дворе. С тех пор все призывы остались втуне. Организаторы не находятся. Люди не выходят, и всё возвращается вспять»²⁵.

По воспоминаниям М. Х. Сороки, изданным уже в 1980-х гг., видимо, в 20-х числах февраля он имел разговор с А. А. Ждановым, который напутствовал трамвайщиков следующими словами: «С электроэнергией стало лучше, сможем и вас обеспечить. Может быть, не в той мере, в какой хотелось бы, но сможем. А вы постарайтесь к десятому марта вывести поезда»²⁶. Вероятно, эта встреча состоялась после 26 февраля²⁷, когда опросом членов бюро горкома было принято совместное с горисполкомом решение «О работе грузового трамвая». Причина тому, как явствовало из документа, — необходимость «очистки основных магистралей города от снега, мусора, нечистот, а также перевозки грузов». Примечательно, что здесь уже кроме очистки (и сначала основных магистралей, хотя остальная территория также не исключалась) называется и вторая потребность — транспортировка грузов по городу. Поскольку пуск трамвая зависел от многих городских органов и служб, горисполком и горком выступили в данном случае в роли своеобразного координирующего центра, обязав М. Х. Сороку открыть круглосуточное движение 50 грузовых трамвайных поездов, предложив управляющему Ленэнерго И. П. Карась резко увеличить суточную выработку электроэнергии. От исполкома Трамвайно-троллейбусное

управление получило 2 т бензина для приведения в порядок электрических подстанций, а Ленинградская кабельная сеть — 100 л для переключения по кабелям, питающим трамвайные подстанции и парки. Помимо мероприятий, непосредственно касающихся подготовки к пуску трамвая, решение намечало действия и на ближайшую перспективу: начальникам Архитектурно-планировочного управления (АПУ) М. В. Морозову и Управления предприятиями коммунального обслуживания Ленгорисполкома А. Карпушенко предлагалось определить «места свалки снега и нечистот с учетом пуска грузового трамвайного движения»²⁸. Памятуя о скверном положении с очисткой города, выяснившимся на заседании бюро горкома 16 февраля, авторы совместного решения 26 февраля возложили персональную ответственность за очистку к 8 марта полотно трамвайных путей не только на председателей райисполкомов, но и на секретарей райкомов, подкрепив административную ответственность партийной.

Опираясь на это решение, М. Х. Сорока издал 28 февраля подробный приказ по Управлению, в котором, «в связи с пуском грузового трамвая на линию», начальникам всех служб и и.о. директора грузопарка Л. П. Булатову ставились конкретные задачи²⁹, связанные с подготовкой к работе подстанций, подвижного состава, путевого хозяйства, диспетчерской станции и линейной агентуры, целевым расходованием электроэнергии. Предполагалось, что работа грузовых поездов будет круглосуточной. Начальник службы пути П. А. Лисов выступал одновременно и в качестве наблюдателя и руководителя работ по очистке путей, проводимых силами райисполкомов, являясь связующим звеном между этими организациями. К этому времени службы и парки ТТУЛ уже занимались восстановлением трамвайного хозяйства, нацеленного на открытие движения.

Ситуация с очисткой города между тем не улучшалась. На заседании горисполкома 3 марта главный архитектор Ленинграда Н. В. Баранов признал, что она «начинает реализовываться только в последние дни» и выразил сомнение в исполнении работ к 20 марта, поставленному советскими органами сроку. «Конечно, если будет пущен трамвай, — продолжал он, — то кое-что сделать можно будет, но всё же срок лучше отодвинуть до 1 апреля». Ему возразил П. С. Попков. Согласившись в том, что очистка идет неудовлетворительно, причем по всему городу, а не только в обсуждаемых Фрунзенском и Ленинском районах, и обратив внимание уже на вторую отсрочку, он увидел причину такого положения в плохой работе районного руководства, которое не мобилизовало своих работников. «У нас много говорят о дистрофиках, — заявил Попков. — Но у нас больше моральных дистрофиков, чем настоящих. Целый ряд инженеров, советских работников заболел этой моральной дистрофией, и от них надо поскорее избавиться, их просто надо выгнать, чтобы они не мешали работать, не мешали проводить мероприятия, намеченные исполкомом и бюро горкома <...> Надо вывести на улицы, по крайней мере, по 30–40 тысяч человек в день. Тогда мы уложимся в сроки. Сейчас надо вздыбить весь город. А то мы говорим месяцами, а результатов нет <...> Сейчас надо работать день

и ночь. Срок очень маленький, а вы всё просите дать отсрочку»³⁰. Тревога Попкова была собравшимся понятна: не он один говорил об опасности возникновения эпидемий, которые могли затронуть не только гражданское население, но и войска Ленинградского фронта.

На партийном собрании ТТУЛ, созданном для обсуждения «приказа тов. Сталина» к 23 февраля и состоявшемся 3 марта, выступавшие часто говорили о предстоящем пуске грузового трамвая 10 марта 1942 г.: от призывов перейти от слов к делу до перечисления конкретных мер, принимаемых службой подвижного состава³¹. Видимо, к этому времени бо́льшая часть восстановительных работ была произведена, потому что уже 5 марта М. Х. Сорока доложил в Смольный о закончившемся ремонте путей на маршрутах грузового трамвая³². На следующий день Ленэнерго дал ток в контактную сеть трамвая³³, что позволило с 8 марта 1942 г. открыть грузовое движение. Всё же один из пунктов решения от 26 февраля — о ежедневной работе 50 грузовых трамваев — выполнить сразу не удалось. В одном из отчетов о работе «грузового трамвайного движения в 1942 г.» отмечалось, что в течение марта в среднем на линию выходило по 20 поездов в день, что, впрочем, по мнению авторов документа, «почти в полной мере удовлетворяло потребность райсоветов в этот период»³⁴.

В день пуска грузового трамвая в Ленинграде состоялся первый массовый воскресник по очистке города. Прямых свидетельств о связи между этими двумя событиями пока не найдено, но ее можно предположить. Вопрос в том, что стало толчком: досрочный пуск трамвая позволил объявить о воскреснике или необходимость проведения мероприятия подтолкнула энергетиков и трамвайщиков к ускоренному пуску грузового трамвая.

На первые воскресники 8 и 15 марта вышли десятки тысяч ленинградцев, однако власть не устроили результаты работы. 12 марта 1942 г. горисполком на своем заседании вынес предупреждение председателям Куйбышевского и Приморского райисполкомов³⁵, а 19 марта, накануне окончания срока полной очистки города, вновь вернулся к этому вопросу, заслушав руководство Дзержинским и Смольнинским райисполкомами. Подводя итоги дискуссии (в частности об эффективности массовых воскресников), П. С. Попков заявил: «Мы заслушали шесть исполкомов районных Советов и ни разу не слышали, чтобы хоть мало-мальски работа шла удовлетворительно»³⁶. Главная причина, по его мнению, крылась в плохой организации дела.

Выступая в защиту воскресников, Попков обвинил районное начальство в том, что «всё внимание было направлено на очистку магистралей, а решение исполкома и бюро горкома заключалось в том, чтобы очистить от нечистот дворы и квартиры». Трудно сказать, насколько справедливой была претензия. В решении горисполкома от 26 января 1942 г. говорилось как о дворах, так и улицах, а решение от 26 февраля нацеливало как раз на очистку магистралей для быстрого пуска грузового трамвая.

На погодную обстановку в своей речи председатель горисполкома не обратил внимания, а судя по записям в дневниках горожан, 8 марта стояла ветреная погода с температурой воздуха -10°C . С 12 марта заметно похолодало, и до 21-го числа мороз достигал 20°C и более³⁷. В этих условиях эффективность работы заметно снижалась.

С 21 марта началось потепление, и пользы от нового воскресника 22 марта оказалось больше, чем прежде. И. Д. Зеленская записала в этот день: «Сегодня я по всему своему немалому пути наблюдала толпы народу, вышедшего на воскресник по очистке улиц. Местами машина прямо с трудом пробиравалась по улицам. Горы сколотого снега и льда и надежда на жизнь. Кое-где ходят уже грузовые трамваи. После 4 или 5 месяцев паралича трамвай кажется прямо воскресением из мертвых»³⁸.

25 марта в 13 часов в Ленинграде была отмечена плюсовая температура³⁹, что вынудило партийно-советскую власть принимать экстренные меры, дабы избежать реального возникновения эпидемий⁴⁰. Традиционный механизм принятия решений был нарушен. Во-первых, горисполком не на заседании, а опросом принял решение о мобилизации населения г. Ленинграда в порядке трудовой повинности на работы по очистке дворов, улиц, площадей и набережных⁴¹. Во-вторых, проект этого решения не обсуждался заранее на бюро горкома партии, как делалось в большинстве случаев. Совместное постановление исполкома Ленгорсовета и бюро горкома партии, принятое также опросом, появилось на следующий день после подписанного решения советских органов и частично отличалось от него. Общими оказались первые пять пунктов, определяющих переход от воскресников к ежедневной уборке города, возраст разных категорий граждан и продолжительность их рабочего дня, а также указывающих на введение специальных повесток горожанам, привлекаемым к трудовой повинности. Если далее в решении Ленгорисполкома разъяснялись условия освобождения от такого рода работы, то совместное постановление конкретизировало действия различных организаций и учреждений. ТТУЛ, в частности, обязали «с 27 марта выпускать на линию для вывозки сколки и снега не менее 50 поездов грузового трамвая ежедневно»⁴². Второй документ персонифицировал ответственность, возложив ее на первых секретарей райкомов и председателей райисполкомов, в то время как решение Ленгорисполкома возлагало ее на райисполкомы. Спешка, с которой были приняты эти документы, отход от привычного порядка их подготовки — всё это подчеркивало экстраординарность ситуации.

Понимали это и горожане. Боец пожарно-комсомольского полка Г. К. Зимницкая записала в дневнике 27 марта: «Наконец пришла весна. Повисли сосульки, забулькала капель. Сегодня все работали на сколке и уборке льда и нечистот <...> Надо успеть убрать, пока это всё в замороженном состоянии: если растает, могут вспыхнуть инфекционные болезни. Работали с большим подъемом, словно вместе с нечистотами расправлялись и с блокадой. Весна всегда надежда»⁴³. Помимо морально-психологического фактора свою роль играли и администра-

тивные меры. Архитектор Э. Г. Левина поведала в дневнике за 4 апреля о таком случае: «...очистка города продолжается. Каждый гражданин должен иметь при себе повестку с отметками о работе, на улице проверяют патрули — у кого повесток нет — ставят на лопату. Наша кассирша пошла в банк, оставила повестку в АПУ — ее заставили колоть лед 2 часа. За это время банк закрылся, и мы остались без зарплаты»⁴⁴.

Чтобы максимально сократить сроки уборки города, ТТУЛ привлёк к работе кроме грузопарка и пассажирские трамвайные парки, выделившие часть моторных вагонов, к которым прицеплялись грузоприцепки⁴⁵. С 3 апреля по распоряжению П. С. Попкова трамвайщиков обязали ежедневно предоставлять по 54 грузовых поезда во все 15 районов города, а на председателей райисполкомов возлагалась ответственность за эффективное использование трамвая: «не менее 5 оборотов каждым поездом» в смену⁴⁶. Однако объём необходимых работ оказался гораздо больше, чем предполагали партийно-советские власти, поэтому к 8 апреля справиться не удалось, и лишь 15 апреля Ленгорисполком отчитался об очистке города. По сообщению «Ленинградской правды», за этот период интенсивной работы с магистралей и из дворов было вывезено около миллиона тонн нечистот, мусора, льда и снега⁴⁷. Грузовой трамвай доставил на свалки около 250 тыс. т этих грузов⁴⁸, т.е. четверть от общего собранного количества.

О возобновлении пассажирского движения трамвайщики заговорили ещё в феврале 1942 г. На заседании партийного бюро 27 февраля при обсуждении докладов и.о. начальника энергослужбы Б. Т. Иванова и начальника службы подвижного состава Б. Г. Кондакова разговор шел больше не о ближайшем пуске грузового трамвая, а о подготовке к открытию пассажирского движения. При этом комплектование отдельных хозяйств необходимыми кадрами, цехов — инженерно-техническим персоналом и подготовку кадров для трампарков планировалось завершить к 15 апреля — дню, когда это открытие действительно состоялось. После трагической зимы 1941/1942 г. кадровый вопрос в ТТУЛ, как, впрочем, и в остальных организациях и учреждениях города, стоял очень остро. От наличия людей зависело восстановление всего трамвайного хозяйства и формирование необходимого, хотя бы на первое время, состава поездных бригад: вагоновожатых и кондукторов. Была ли эта дата определена партийно-советским руководством Ленинграда или ее наметили сами трамвайщики — сказать трудно. Других документов за конец февраля, связанных с предстоящим пуском пассажирского движения, пока не обнаружено.

Найти в обескровленном городе новые кадры трамвайщиков, а тем более подготовить их в кратчайшие сроки было невозможно, поэтому требовалось вернуть бывших работников городского электротранспорта с других предприятий города и фронта. М. Х. Сорока вспоминает, что он обратился к секретарю горкома партии члену Военного совета Ленинградского фронта А. А. Кузнецову с просьбой помочь отозвать из воинских частей бывших ополченцев, Кузнецов согласился, и по его подсказке Сорока написал письмо командующему

фронтом, которым в то время был генерал-лейтенант М. С. Хозин. Вскоре из армии, а по решению горкома партии и с городских предприятий в ТТУЛ стали возвращаться трамвайщики, пополняя коллективы парков, служб и вагоно-ремонтного завода⁴⁹.

Подготовка к открытию пассажирского движения потребовала не только восстановления части линий, контактной сети и наполнения ТТУЛ кадрами, но и структурных изменений внутри Управления. 24 марта старший инженер-электрик энергослужбы Г. М. Кнерель подал докладную записку главному инженеру Б. Т. Иванову. «В связи с предстоящим в ближайшее время пуском трамвая и [из-за] особого при этом значения энергетической базы трамвайных предприятий — представляется своевременным и необходимым восстановление Отдела Главного Энергетика», — говорилось в документе. В задачи возобновленного отдела входило обследование энергетических ресурсов в период подготовки к пуску пассажирского трамвая и контроль и надзор за потреблением и соблюдением норм и лимитов электроэнергии и топлива. Необходимость существования подобного подразделения была очевидна для руководства ТТУЛ, поэтому Б. Т. Иванов распорядился до 15 апреля укомплектовать штат отдела и содержать его за счет энергослужбы⁵⁰. Главным энергетиком с 4 апреля стал автор записки Г. М. Кнерель⁵¹.

Пуск пассажирского трамвая напрямую был связан с обеспечением электроэнергией и стал возможен лишь после того, как 17 марта 1942 г. на 5-й ГЭС вступил в строй третий котел большой мощности, рассчитанный на сжигание фрезерного торфа⁵², который было проще, чем уголь, доставить в Ленинград.

Конкретные решения о возобновлении пассажирского трамвайного движения были приняты 10 апреля 1942 г. совместно исполкомом Ленгорсовета и бюро горкома партии и 11 апреля — Ленгорисполкомом. Как и в марте, участие исполкома в разработке обоих документов объясняется их разной направленностью. В первом решении расписывались действия ТТУЛ, Ленэнерго, «Водоканала», Телефонной дирекции и иных организаций, способствующие успешному открытию пассажирского движения⁵³. Второе решение фактически сводилось к повторению трех пунктов из первого: начать «нормальную эксплуатацию пассажирского трамвая» с 15 апреля (с подробным указанием маршрутов, чего не было в первом документе); обязать председателей райисполкомов (в совместном решении к ним добавлены секретари райкомов партии) произвести очистку трамвайных путей и мостов; обязать начальника Управления милиции Грушко «обеспечить поддержание порядка среди населения» при пользовании трамваем⁵⁴. В отличие от мартовского, порядок принятия этих решений носил обычный характер. Традиционной была и адресность документов. Условно говоря, первое решение носило «внутренний» характер, второе — «внешний».

Это обстоятельство учел М. Х. Сорока в приказе по ТТУЛ от 11 апреля о мероприятиях по подготовке к пуску трамвая. Ссылка на совместное решение партийно-советских органов в окончательном тексте приказа была заме-

нена на решение Ленгорисполкома. На трех страницах подробно расписывались действия всех служб и парков. К 14 апреля необходимо было подготовить 116 поездов (317 вагонов) и дополнительный резерв в количестве 24 поездов (72 вагона). Приказ заканчивался грозным предупреждением всем руководителям трамвайного хозяйства о том, что его невыполнение будет рассматриваться как срыв решения горисполкома и «повлечет за собою привлечение виновных к судебной ответственности»⁵⁵.

Возобновлением пассажирского трамвайного движения, по воспоминаниям М. Х. Сороки, интересовались не только ленинградские руководители, включая А. А. Жданова, но и в Москве, о чем ему сообщил в личном разговоре А. А. Кузнецов. 14 апреля Кузнецов, Попков и Сорока «проехали по всем маршрутам, которые пускали первыми, побывали на всех конечных станциях, выслушали подробные доклады их начальников»⁵⁶ и остались довольны осмотром. С середины этого же дня и до поздней ночи пробные трамвайные поезда прошли по маршрутам, намеченным к открытию⁵⁷, которое состоялось рано утром 15 апреля 1942 г. За первые два дня трамвай перевез свыше миллиона пассажиров⁵⁸, сэкономив им немало сил и времени.

Восстановление постоянного транспортного движения в блокированном Ленинграде диктовалось военными, экономическими, политическими, идеологическими причинами. При острейшем дефиците бензина наиболее приемлемым оказывалось возобновление трамвайного движения, причем в связи с критической санитарной обстановкой в городе в начале весны 1942 г. партийно-советские власти решили в первую очередь пустить грузовой трамвай, а затем открыть пассажирские маршруты. Исполнение этих решений было связано с координацией деятельности различных учреждений, организаций и предприятий Ленинграда, которую осуществляли Военный совет Ленинградского фронта, горком ВКП(б) и Ленгорисполком. Чрезвычайность ситуации потребовала применения мер не только политико-агитационного характера, но и административных рычагов. Всё это вкупе с самоотверженным трудом многих жителей способствовало возобновлению в Ленинграде трамвайного движения весной 1942 г.

¹ *Сорока М. Х.* Ленинградские трамвайщики в Отечественной войне. Записка. 7 декабря 1942 г. // Центральный государственный архив историко-политических документов Санкт-Петербурга (далее ЦГАИПД СПб). Ф. 4000. Оп. 10. Д. 503. Л. 1. Это преимущество хорошо видно из сравнения доли перевозимых пассажиров ленинградским транспортом. В 1940 г. трамвай перевез 90 % пассажиров, троллейбус — 3 %, автобус — 6,5 %, и такси и личные автомобили — 0,5 % (См.: *Трамвай в Санкт-Петербурге*. Научно-справочное издание. СПб., 2007. С. 377).

² До 20 декабря 1941 г. в Ленинграде работали и троллейбусные маршруты, но со значительно меньшим, чем у трамвая, объемом перевозок.

- ³ Трамвай в Санкт-Петербурге. С. 350.
- ⁴ 900 героических дней. Сборник документов и материалов о героической борьбе трудящихся Ленинграда в 1941–1944 гг. М.; Л., 1966. С. 239–240.
- ⁵ Ленинградская правда. 1941. 12 декабря.
- ⁶ Блокада в решениях руководящих партийных органов Ленинграда. 1941–1944 гг. Ч. I. СПб., 2018. С. 476.
- ⁷ Стенограммы заседаний исполкома Ленинградского городского Совета. Записи обсуждений, замечаний к проектам, решения, ноябрь 1941 — декабрь 1942: Сб. документов. СПб., 2017. С. 37, 38.
- ⁸ Блокада в решениях руководящих партийных органов Ленинграда. С. 513.
- ⁹ Характеристика взята из совместного решения бюро горкома ВКП(б) и горисполкома от 3 января 1942 г. «О восстановительных работах в госпиталях по системе отопления и водопровода» (См.: Блокада в решениях руководящих партийных органов Ленинграда. С. 526).
- ¹⁰ М. Х. Сорока в своей записке главными причинами остановки трамвая называет отсутствие топлива и электроэнергии (*Сорока М. Х.* Ленинградские трамвайщики в Отечественной войне. Л. 10). На наш взгляд, и остальные перечисленные факторы сыграли свою отрицательную роль.
- ¹¹ Еще 27 декабря 1941 г. трампарк им. Смирнова выпустил на линию 38 вагонов (См.: Ленинградский трамвай. 1941–1945. СПб., 1995. С. 259). Вероятно, это были последние или одни из последних пассажирских трамваев, вышедших на свои маршруты в городе в декабре 1941 г.
- ¹² Ленинградский трамвай. 1941–1945. С. 120.
- ¹³ Стенограммы заседаний исполкома Ленинградского городского Совета. С. 39, примеч. 5.
- ¹⁴ Основные показатели эксплуатационного плана хозяйств ТТУЛ на I квартал 1942 г. 6 января 1942 г. // Центральный государственный архив Санкт-Петербурга (далее — ЦГА СПб). Ф. Р-899. Оп. 4. Д. 752. Л. 6.
- ¹⁵ Стенограммы заседаний исполкома Ленинградского городского Совета. С. 53, 54.
- ¹⁶ Подсчитано по: Блокада в решениях руководящих партийных органов Ленинграда. С. 524–550.
- ¹⁷ Перечень решений и распоряжений суженных заседаний Ленгорисполкома и постановлений Военного Совета Ленинградского фронта за 1942 г. // ЦГА СПб. Ф. Р-7384. Оп. 36. Д. 80а.
- ¹⁸ 900 героических дней. С. 248–249. Документ датирован по содержанию.
- ¹⁹ Блокада в решениях руководящих партийных органов Ленинграда. С. 574.
- ²⁰ Бюллетень Исполнительного комитета Ленинградского городского Совета депутатов трудящихся. 1942. № 3–4. С. 2.
- ²¹ Бюро горкома ВКП(б) 9 января 1942 г. постановило «в декадный срок проверить и укомплектовать штат работников домохозяйств», а на создание аварийных бригад в райжилуправлениях отводилось всего 5 дней. В такой же срок Управление коммунального обслуживания должно было уложиться, чтобы открыть 25 бань и 7 прачечных, как того требовало решение бюро горкома от 11 февраля 1942 г. (См.: 900 героических дней. С. 243, 255).
- ²² Ленинградская правда. 1942. 30 января.
- ²³ *Князев Г. А.* Дни великих испытаний. Дневники 1941–1945. СПб., 2009. С. 435. Другие примеры негативной реакции см.: *Пянкевич В. Л.* «Люди жили слухами»: Неформальное коммуникативное пространство блокадного Ленинграда. СПб., 2014. С. 94–96.
- ²⁴ Блокада в решениях руководящих партийных органов Ленинграда. С. 557–561.
- ²⁵ *Зеленская И. Д.* Дневник. 7 июля 1941 г. — 6 мая 1943 г. // «Я не сдамся до последнего...»: Записки из блокадного Ленинграда. СПб., 2010. С. 81.
- ²⁶ *Сорока М. Х.* Фронтной трамвай. Л., 1986. С. 49.
- ²⁷ В «Журнале посещений А. А. Жданова» эта встреча не зафиксирована (См.: Журнал посещений А. А. Жданова. 1941–1944 гг. СПб., 2014).

- ²⁸ Блокада в решениях руководящих партийных органов Ленинграда. С. 641.
- ²⁹ Приказ по ТТУЛ. 28 февраля 1942 г. // ЦГА СПб. Ф. Р-899. Оп. 4. Д. 753. Л. 7–8.
- ³⁰ Стенограммы заседаний исполкома Ленинградского городского совета. С. 61–62.
- ³¹ Протокол № 14 общего партийного собрания ТТУЛ. 3 марта 1942 г. // ЦГАИПД СПб. Ф. Р-1095. Оп. 2. Д. 8. Л. 1–5.
- ³² *Сорока М. Х.* Фронтной трамвай. С. 52.
- ³³ Стенограмма рассказа М. Х. Сороки. 21 декабря 1942 г. // ЦГАИПД СПб. Ф. Р-4000. Оп. 10. Д. 503. Л. 15.
- ³⁴ Ленинградский трамвай. 1941–1945. С. 120.
- ³⁵ Стенограммы заседаний исполкома Ленинградского городского совета. С. 73–74.
- ³⁶ Там же. С. 91.
- ³⁷ *Дмитриев Д. К.* Дни нашей жизни. Дневники, письма. СПб., 2013. С. 58–59.
- ³⁸ *Зеленская И. Д.* Дневник. 7 июля 1941 г. — 6 мая 1943 г. С. 87.
- ³⁹ *Бузов А. В.* Блокада день за днем. Л., 1979. С. 159.
- ⁴⁰ О том, что ситуация не была надуманной, свидетельствует принятое опросом 26 марта решение бюро горкома партии «О мероприятиях по борьбе с эпидемиями сыпного тифа», преамбула которого начиналась словами: «Учитывая исключительно неблагоприятное санитарное состояние города и возникновение очагов сыпного тифа в наиболее угрожаемых объектах (детские дома, эвакупункты, стационары и т. п.)...» (См.: ЦГАИПД СПб. Ф. Р-25. Оп. 2. Д. 4462. Л. 9. Благодарю К. А. Болдовского за предоставленную информацию).
- ⁴¹ 900 героических дней. С. 264–265.
- ⁴² О мобилизации населения в порядке трудовой повинности на работы по очистке дворов, улиц, площадей и набережных г. Ленинграда. Постановление исполкома Ленгорсовета и бюро горкома ВКП(б). 26 марта 1942 г. // ЦГАИПД СПб. Ф. 25. Оп. 2. Д. 4462. Л. 9–11.
- ⁴³ *Зимницкая Г. К.* Блокадные будни (Дневник ленинградской девочки) // Блокада глазами очевидцев. Дневники и воспоминания. СПб., 2012. С. 65.
- ⁴⁴ *Левина Э. Г.* Дневник 12 января 1942 — 23 июля 1944 гг. // Человек в блокаде. Новые свидетельства. СПб., 2008. С. 165.
- ⁴⁵ 900 героических дней. С. 281–282.
- ⁴⁶ Распоряжение № 325 председателя исполкома Ленгорсовета от 2 апреля 1942 г. // ЦГА СПб. Ф. Р-899. Оп. 4. Д. 752. Л. 18.
- ⁴⁷ Ленинградская правда. 1942. 17 апреля.
- ⁴⁸ Работа Трамвайно-троллейбусного управления Ленгорисполкома в I-м полугодии 1942 г. // ЦГА СПб. Ф. Р-1095. Оп. 2. Д. 13. Л. 10.
- ⁴⁹ *Сорока М. Х.* Фронтной трамвай. С. 58.
- ⁵⁰ Докладная записка Г. М. Кнереля Б. Т. Иванову. 24 марта 1942 г. // ЦГА СПб. Ф. Р-899. Оп. 4. Д. 753. Л. 16, 18.
- ⁵¹ Приказ по ТТУЛ. 4 апреля 1942 г. // Там же. Л. 19.
- ⁵² *Усов С. В.* [Воспоминания] // Оборона Ленинграда 1941–1944. Воспоминания и дневники участников. Л., 1968. С. 582, 583.
- ⁵³ О пуске пассажирского трамвая. Постановление исполкома Ленгорсовета депутатов трудящихся и бюро горкома ВКП(б). 10 апреля 1942 г. // ЦГА ИПД СПб. Ф. Р-25. Оп. 2. Д. 4462. Л. 5. (Благодарю К. А. Болдовского за предоставленную информацию).
- ⁵⁴ 900 героических дней. С. 270–271.
- ⁵⁵ Приказ по ТТУЛ. 11 апреля 1942 г. // ЦГА СПб. Ф. Р-899. Оп. 4. Д. 753. Л. 22–24.
- ⁵⁶ *Сорока М. Х.* Фронтной трамвай. С. 63.
- ⁵⁷ Ленинградская правда. 1942. 15 апреля.
- ⁵⁸ Ленинградская правда. 1942. 17 апреля.

References

- "Zhestokoe ispy'tanie..." (*dnevnik blokadnitsy*). *Dnevniki blokadny'x zhitelej iz arxiva O. F. Berggol'tsa*. ["Cruel test..." (diary of the blockade survivor). Diaries of blockade inhabitants from O. F. Berggolts archive. In Russ.] // *Ezhegodnik Rukopisnogo otdela Pushkinskogo Doma na 2014 god: Blokadny'e dnevniky* / [Otv. red. T. S. Czar'kova, N. A. Prozorova]. St. Petersburg, 2015. P. 138–282.
- 1941 god: V 2 kn. Kn. 2 / Sost. L. E. Reshin i dr.; pod red. V. P. Naumova. Moscow: Demokratiya, 1998.
- 900 geroicheskix dnei. *Sb. dokumentov i materialov o geroicheskoj bor'be trudyashixsya Leningrada v 1941–1944 gg.* [900 heroic days. Documents and materials about heroic fight of workers of Leningrad in 1941–1944. In Russ.]. Moscow; Leningrad: Nauka, 1966.
- AMOSOVA A. A. *Predannyj zabveniyu: politicheskaya biografiya Petra Popkova. 1937–1950*. [In Russ.] St. Petersburg, 2014.
- Arbitrazh v SSSR / Pod red. A. F. Kleinmana. [Arbitration in the USSR. Ed. by A. F. Kleinman. In Russ.]. Moscow: Publ. House of Moscow University, 1960.
- Arbitrazh v SSSR / Pod red. K. S. Yudel'sona. [Arbitration in the USSR / Ed. by K. S. Yudelson. In Russ.]. Moscow: Publ. House "Yuridicheskaya literatūra", 1984.
- BAZANO O. I. *Patologoanatomicheskaya sluzhba v blokadnom Leningrade: Vospominaniya*. [Pathoanatomical service in besieged Leningrad: Memoirs. In Russ.]. St. Petersburg: GPAB, 2002.
- BAZANOVA V. *Vchera by'lo devyat' trevog...* [Yesterday there were nine alarms... In Russ.] // *Neva*. 1999. N 1. P. 123–147.
- BELIAEV A. N. *Mestnaya Protivovozdushnaya oborona Leningrada v godi Velikoi Otechestvennoi Voyni*. [Local Air Defense of Leningrad during the great Patriotic war. In Russ.]. Leningrad: Publ. House LGU, 1975.
- BERNSHTEJN A. I. *Ae'rostaty' vozdušnogo zagrazheniya v oborone Leningrada*. [Balloons of an air obstacle in defense of Leningrad. In Russ.]. St. Petersburg: Logos, 2003.
- Bez antrakta. Aktery' goroda Lenina v gody' blokady'*. [Without interval. Actors of the city of Lenin in the years of blockade. In Russ.]. Leningrad: Lenizdat, 1970.
- BIANKI V. V. *Lixolet'e: Dnevnik, vospominaniya, pis'ma*. [Hard times: Diaries, memoirs, letters. In Russ.]. St. Petersburg, 2005.
- BITNER A. A. *V sem'e vraga naroda poutru prosnut'sya*. [In family of the enemy of the people in the morning to wake up. In Russ.] // *My'e to perezhili: sbornik vospominanij detej blokady' nemetskogo proisxozhdeniya* / Sost. V. A. Korobova. St. Petersburg, 2003.
- BLATIN A. Ya. *Vechnyj ogon' Leningrada. Zapiski zhurnalista*. [Eternal flame of Leningrad. Journalist's notes. In Russ.]. Moscow, 1976.
- Blokada Leningrada v dokumentah rassekrechennykh arhivov* [In Russ.]. Moscow; St. Petersburg, 2005.
- Blokada v resheniyax rukovodyashix partijny'x organov Leningrada. 1941–1944 gg. Sb. dokumentov. Postanovleniya byuro leningradskix gorkoma i obkoma VKP(b), stenogrammy zasedanij. Chast' 1. Iyun' 1941 g. — mart 1942 g.* St. Petersburg, 2019.
- Blokadnye dnevniky i dokumenty* [Diaries and documents of the Siege. In Russ.]. St. Petersburg, 2004.
- BOGOROV A. L. *Zapiski kinokhronikera. Vremya, zapechatlennoe kinoob'ektivom*. [Film reporter's notes. Time imprinted by a film lens. In Russ.]. Leningrad, 1973.
- BOLDOVSKIY K. A. *Gorkom VKP(b) i sistema upravleniya Leningradom v nachale Velikoj Otechestvennoj vojny* // *Vestnik SPbGU. Ser. 2. Istoriya*. 2016. Vyp. 2. P. 61–73. [In Russ.]
- BOLDOVSKIY K. A. *"V svoem krugu...": stenogrammy zasedanij byuro leningradskogo gorkoma VKP(b) kak istochnik po istorii blokady Leningrada* // *Rossiya na perelome: vojny, revolyucii, reformy. XX vek*. [In Russ.] St. Petersburg, 2018. P. 242–254.
- BOLDOVSKIY K. A. *Padenie "blokadnykh sekretarej". Partapparat Leningrada do i posle "leningradskogo dela"*. [In Russ.]. St. Petersburg, 2018.
- BOLDOVSKIY K. A. *Sotsial'nyj sostav rukovoditelej poslevoennogo Leningrada po dannym ucheta 1947 g.* // *Novejshaya istoriya Rossii*. 2012. N 3. P. 197–213. [In Russ.]
- BOLDOVSKIY K. A., SOBOLEV G. L., HODYAKOV M. V. *"Vy prosto neorganizovannye lyudi i ne chuvstvuet otvetstvennosti za svoi dejstviya": iz peregovorov po pryamomu provodu mezhdu Moskvoy i Leningradom v 1941–1942 gg.* // *Novejshaya istoriya Rossii*. 2014. N 1 (9). P. 275–292. [In Russ.]
- BOLDYREV A. N. *Osadnaya Zapis' (Blokadny'j dnevnik)*. [Obsidional Record (Blockade diary). In Russ.]. St. Petersburg, 1998.
- BUROV A. V. *Blokada den' za dnem*. Leningrad: Lenizdat, 1979.

- CHERNIK S. A. *Sovetskaia obshcheobrazovatel'naia shkola v gody Velikoi otechestvennoi voiny*. [Soviet comprehensive school in the years of Great Patriotic war. In Russ.]. Moscow, 1984.
- DAROV A. A. *Blokada*. [Blockade. In Russ.]. Moscow, 2012.
- DEMIDOV V. I. *Snaryady dlya fronta*. [In Russ.]. Leningrad, 1985.
- DMITRIEV D. K. *Dni nashej zhizni: dnevniki, pis'ma*. St. Petersburg: [b. i.], 2013.
- Dnevnik A. P. Krajskogo*. [A. P. Kraysky's diary. In Russ.] // *Ezhegodnik Rukopisnogo otdela Pushkinskogo Doma na 2014 god*. P. 19–137.
- DOBROTVORSKAYA K. A. *Blokadny'e devochki*. [Blockade girls. In Russ.]. Moscow, 2013.
- FADEEV A. A. *Leningrad v dni blokady (iz dnevnika)*. [Leningrad in the days of Siege. In Russ.]. Moscow, 1944.
- FICPATRIK SH. *Sryvajte maski! Identichnost' i samozvanstvo v Rossii XX veka*. [Unmask! Identity and imposture in Russia the 20th century. In Russ.]. Moscow, 2011.
- FREJDENBERG O. M. *Osada cheloveka. Publikaciya K. Nevel'skogo*. [Siege of the person. K. Nevelsky's publication. In Russ.] // *Minuvshee: Istoricheskij al'manax*. 3. Moscow, 1991. P. 9–14.
- GAZIEVA L. L. *"Pri vsekh zolotykh kachestvakh leningradskogo naroda prihoditsya vsyo vremya sledit', chtoby nikto ne veshal nos na kvintu..."*. Iz lichnoj perepiski A. A. Zhdanova s I. V. Staliny v 1941–1942 gg. // *Voenno-istoricheskij zhurnal*. 2015. N3. P. 31–35. [In Russ.]
- GINZBURG L. Ya. *Zapisyne e knizhki. Vospominaniya. E'sse*. [Notebooks. Memoirs. Essay. In Russ.]. St. Petersburg, 2002.
- GLEBOVA T. *Risovat', kak letopisec. Stranicy blokadnogo dnevnika*. [To draw as the chronicler. Pages of the blockade diary. In Russ.] // *Iskusstvo Leningrada*. 1990. N1. P. 28–40.
- GOTKHART S. I. *Vospominaniya blokadnicy* [Memoirs of the blockade survivor. In Russ.] // *Istoriya Peterburga*. 2005. N6. P. 74–81.
- GRIGOR'EV V. *Zvenyashhee bienie metronoma* // *Vojnoj ukradennoe detstvo (speshim skazat' — poka my zhivy)*. Sb. vosp. [The ringing beating of a metronome. In Russ.]. St. Petersburg, 2011. P. 133–167.
- GRYUNBERG-SOLDATOVA L. I. *Punktir moej zhizni*. [Dotted line of my life. In Russ.]. Moscow, 2009.
- IL'INSKIJ I. M. *Velikaya Pobeda*. [Great Victory. In Russ.]. Moscow: Izdatel'stvo Moskovskogo gumanitarnogo universiteta, 2005.
- ISSI I. *Kak my vy'zhili. Moya vojna, moya blokada...* [As we survived. My war, my blockade... In Russ.] // *Blokada zhizniami ochevidcev. Dnevnik i vospominaniya*. Kn. 3 / Sost. S. E. Glezerov. St. Petersburg, 2016. P. 68–282.
- Istochnikovedenie* [Source study. In Russ.] / A. V. Sirenov, E. D. Tverdjukova, A. I. Filjushkin. Moscow, 2015.
- IVANOV M. A. *Blokadnyj dnevnik rektora*. [Blockade diary of the rector. In Russ.]. St. Petersburg, 2014.
- KALININ G. M. *Den' edin: rasskazy i povesti*. [Day is uniform: stories and stories. In Russ.]. Moscow, 2010.
- KAPICZA P. *V more pogasli ogni. Blokadny'e dnevniki*. [In the sea fires went out. Blockade diaries. In Russ.]. Moscow, 1974.
- KHODANOVICH V. I. *Blokadny'e budni odnogo rajona Leningrada*. [Blockade everyday life of one district of Leningrad. In Russ.]. Moscow, 2015.
- KNYAZEV G. A. *Dni velikix ispytanij. Dnevnik 1941–1945*. [Days of great tests. Diaries 1941–1945. In Russ.]. St. Petersburg, 2009.
- KOL'CZOVA M. M. *Opalenny'e blokadoj* [Scorched by blockade. In Russ.] // *Zvezda*. 2004. N8. P. 108–124.
- KOVAL'CHUK V. M. *Kommunikacii blokirovannogo Leningrada* // *Leningradskaya e' popeya. Organizaciya oborony i naselenie goroda* / Pod red. V. M. Koval'chuk, N. A. Lomagin, V. A. Shishkin. St. Petersburg, 1995.
- KOVAL'CHUK V. M. *Magistrali muzhestva. Kommunikacii blokirovannogo Leningrada. 1941–1943 gg*. St. Petersburg, 2001.
- KOZLOVA E. E. *Zhizn' chelovecheskaya*. [Human life. In Russ.]. St. Petersburg, 2008.
- KRYUKOV A. N. *Padu li ya, streloy pronzennyj? Opera i balet v osazhdennom Leningrade*. [Whether I will fall, an arrow pierced? The opera and the ballet in the besieged Leningrad. In Russ.]. St. Petersburg, 2014.
- KRYUKOV A. N. *Radi spaseniya. Deti i muzyka v osazhdennom Leningrade*. [For the sake of rescue. Children and music in the besieged Leningrad. In Russ.]. St. Petersburg, 2013.
- KULAGIN G. A. *Dnevnik i pamyat'. O perezhitom v gody blokady*. [Diary and memory. About endured in the years of blockade. In Russ.]. Leningrad: Lenizdat, 1978.

KURARONOK N. G., KUDRIASHOVA L. S. *Nas zheg ogon' smertel'nyi! Vospominaniia uchitelei fruzenskogo raiona o voine 1941–1945.* [We were burning with death fire! Memoires of teachers from Frunzensky district about the war 1941–1945. In Russ.]. St. Petersburg, 1995.

KUTUZOV V. A. A. *Zhdanov ili A. A. Kuznecov? K voprosu o liderstve v blokirovannom Leningrade* // *Novejschaya istoriya Rossii.* 2012. N 1 (3). P. 193–203. [In Russ.]

KUTUZOV V. A., DEMIDOV V. I. *Chlen Voennogo Soveta A. A. Zhdanov* // *Bitva za Leningrad: problemy sovremennykh issledovanij.* St. Peterburg, 2007. P. 157–170. [In Russ.]

LAPIN I. P. *Vremya takoe.* [Such time. In Russ.]. St. Petersburg, 2007.

LELYUXINA S. B. *Leningradskie zapiski* [Leningrad notes. In Russ.] // *Blokadny`j dnevnik* [Sight]. [E`lektronny`j resurs]. URL: http://3es.ru/journal/index.php?ELEMENT_ID=16 (date of access 12.01.2012).

Leningrad i obespechenie boevoy deyatelnosti flota. 1941–1945 gg. Kn. 3. Moscow: Nauka, 1992.

Leningrad v osade. Sbornik dokumentov o geroicheskoj oborone Leningrada v gody` Velikoj Otechestvennoj vojny` 1941–1944. [Leningrad in a siege. The collection of documents on heroic defense of Leningrad in days of the Great Patriotic War of 1941–1944. In Russ.] / Otv. red. A. R. Dzeniskevich. St. Petersburg, 1995.

Leningradskij tramvaj. 1941–1945. St. Petersburg: Liki Rossii, 1995.

Leningradtsy v dni blokady [People of Leningrad in Siege days. In Russ.]. Leningrad, 1947.

LEVINA E. G. *Dnevnik 12 yanvarya 1942–23 iyulya 1944 gg.* // *Chelovek v blokade: novy`e svidetel'stva.* St. Petersburg: Ostrov, 2008. S. 145–213.

LOMAGIN N. A. *Zaxvaty`vayushchaya e`popeya G. L. Soboleva* // *Rossiyskaya istoriya.* 2019. N 3. S. 159–161.

LY`SIKOVA R. N. *Vospominaniya o blokade.* [Memories of blockade. In Russ.]. St. Petersburg, 2013.

MARETIN Yu. V. *Otkry`tie knigi.* [Opening of the book. In Russ.] // *Iz istorii Kunstkamery` (1941–1945).* St. Petersburg, 2003. P. 238–243.

MARTEM`YANOV A. I. *Blokada nachalas`.* [Blockade began. In Russ.] // *Yurovskij E. M. My` vy`zhili v blokadu!* St. Petersburg, 2004.

MIKOYAN A. I. *Tak by`lo. Razny`shleniya o minushem.* Moscow, 2014.

MOZHEJKO V. N., SHKUDIN Z. I. *Arbitrazh v sovetskom khozyajstve: Sbornik vazhnejshix postanovlenij i rasporyazhenij s vvodnoj stat`ej “Arbitrazh i arbitrazhnoe rassmotrenie sporov”.* [Arbitration in the Soviet economy: Collection of important decisions and orders with an introductory article “Arbitration and arbitration of disputes”. In Russ.]. Moscow: Yuridizdat NKYu SSSR, 1941.

Nichto ne zabyto: 320 stranits o 900 dniakh v blokade Leningrada, 1941–1944. [Nothing is forget: 320 pages about 900 days in Leningrad under Siege. In Russ.]. St. Petersburg, 2005.

POLZIKOVA-RUBECZ K. V. *Dnevnik uchitelya blokadnoj shkoly` (1941–1946).* [Diary of the teacher of blockade school (1941–1946). In Russ.]. St. Petersburg, 2000.

POLZIKOVA-RUBETS` K. V. *Oni uchilis`v Leningrade: dnevnik uchitel'nitsy.* [They have been studying in Leningrad: The diary of teacher. In Russ.]. Leningrad, 1954.

POLZIKOVA-RUBETS` N. V. *Oдна из shkol goroda-fronta* [On of the schools of city-front. In Russ.] // *Sovetskaja pedagogika.* 1943. N 10.

PYANKEVICH V. L. *“Lyudi zhili sluxami”: neformal`noe kommunikativnoe prostranstvo blokadnogo Leningrada.* St. Petersburg: Vladimir Dal`, 2014.

REPINA L. P. *Personal'naja istoriya i intellektual'naja biografija* [Personal history and intellectual biography. In Russ.] // *Dialog so vremenem.* Moscow, 2002. Vyp. 8: Personal'naja istoriya i intellektual'naja biografija. P. 5–14.

Sankt-Petersburg. Encyclopedia. 2nd ed. St. Petersburg; Moscow: ROSSPEN, 2006.

Sankt-Petersburg. Petrograd. Leningrad. Encyclopedicheskiy spravochnik. [Encyclopedic reference book. In Russ.]. Moscow: Bolshaya Rossiyskaya Encyclopedia, 1992.

SEDOVA N. V. *Shkola v gody vojny.* [School during the war. In Russ.] // *Zhenshchina i voina: o roli zhenshchin v oborone Leningrada, 1941–44: Sbornik statei.* St. Petersburg, 2006.

SELIVANOV V. N. *Stoiali kak soldaty: Blokada. Detei. Leningrada.* [They were standing like soldiers. In Russ.]. St. Petersburg, 2002.

SHAPORINA L. V. *Dnevnik.* [Diary. In Russ.]. Moscow, 2011. T. 1.

SNIGIREV S. F. *Deiatel`nost` zhenshchin v leningradskom gosudarstvennom pedagogicheskom institute im. A. I. Gertsena v gody Velikoi Otechestvennoi vojny.* [Women's work in Leningrad state pedagogical institute in the years of Great patriotic war. In Russ.] // *Zhenshchina i voina: o roli zhenshchin v oborone Leningrada, 1941–44: Sbornik statei.* St. Petersburg, 2006.

- SOBOLEV G. L. *Leningrad v bor'be za vyzhivanie v blokade. Kniga pervaya: iyun' 1941 — maj 1942*. [Leningrad in fight for survival in blockade. The first book: June, 1941 — May, 1942. In Russ.]. St. Petersburg, 2013.
- SOBOLEV G. L., HODYAKOV M. V. *Prodovol'stvennaya komissiya Voennogo Soveta Leningradskogo fronta v 1942 g.* // Novejshaya istoriya Rossii. 2016. N 1 (15). P. 8–21. [In Russ.]
- SOBOLEV G. L., HODYAKOV M. V. *Publikatsiya novykh dokumentov kak vazhnyj faktor dal'nejshego izucheniya oborony i blokady Leningrada* // Novejshaya istoriya Rossii. 2019. T. 9. N 1. P. 8–34. [In Russ.]
- SOROKA M. X. *Frontovoj tramvaj*. Leningrad: Lenizdat, 1986.
- STALEVA T. *Pust' uznaiut zhivushchie... Hudozhestvenno-dokumental'nye ocherki*. [Let the living know. Artistical and documentary essays. In Russ.]. Moscow, 1991.
- STALEVA T. *Vechnyi Deti Blokady: dokumental'nye ocherki*. [Immortal children of the Siege: documentary essays. In Russ.]. Moscow, 1995.
- Stenogrammy zasedanii ispolkoma Leningradskogo gorodskogo Soveta. Zapisi obsuzhdenij, zamechanij k proektam, resheniya. Noyabr' 1941 — dekabr' 1942. Sbornik dokumentov*. [In Russ.]. St. Petersburg, 2017.
- Stenogrammy zasedanii ispolkoma Leningradskogo gorodskogo Soveta: yanvar'—dekabr' 1943 g. Zapisi obsuzhdenij, zamechanij k proektam, resheniya; Sbornik dokumentov*. [In Russ.]. St. Petersburg, 2018.
- SUVOROV N. M. *Sireny' zovut na posty'. Stranicy blokadnogo dnevnika*. [Sirens call on posts. Pages of the blockade diary. In Russ.]. Leningrad, 1980.
- Tramvaj v Sankt-Peterburge. Nauchno-spravochnoe izdanie*. St. Petersburg: Liki Rossii, 2007.
- USOV S. V. [Vospominaniya] // *Oborona Leningrada 1941–1944: vospominaniya i dnevniki uchastnikov*. Leningrad: Nauka, 1968. S. 577–588.
- Verbrechen der Wehrmacht. Dimensionen des Vernichtungskrieges 1941–1944*. Hamburg, 2002.
- YANUSHEVICH Z. V. *Sluchajny'e zapiski*. [Accidental notes. In Russ.]. St. Petersburg, 2007.
- YASHHUK T. F. *O nekotoryh osobennostyax deyatel'nosti arbitrazhnykh komissij v period NE'Pa*. [About some features of activity of the arbitration commissions in the period of the New Economic Policy. In Russ.] // Rossijskaya akademiya yuridicheskix nauk. Nauchny'e trudy'. 2009. Vyp. 9. T. 1. P. 726–732.
- ZARECKIJ JU. P. *Istoriya subektnosti i istoriya avtobiografii: vazhnye obnoveniya* [History of subjectivity and history of the autobiography: important updates. In Russ.] // Neprikosnovenny zas. 2012. N 3. URL: <http://magazines.russ.ru/nz/2012/3/z18.html> (date of access 25.05.2019).
- ZELENSKAYA I. D. *Dnevnik. 7 iyulya 1941 g. — 6 maya 1943 g.* // “Ya ne sdamsya do poslednego...”: zapiski iz blokadnogo Leningrada. St. Petersburg: Nestor-Istoriya, 2010. S. 10–156.
- ZHURAVLEV S. V. *Fenomen “istorii fabrik i zavodov”: gor'kovskie nachinaniya v kontekste jepohi 1930-h godov* [Phenomenon of “history of factories and plants”: Gorky undertakings in the context of an era of the 1930s years. In Russ.]. Moscow, 1997.
- Zhurnal poseshchenij A. A. Zhdanova. 1941–1944 gg.* [In Russ.]. St. Petersburg, 2014.
- ZIMNICHKAYA G. K. *Blokadny'e budni (Dnevnik leningradskoj devochki)* // *Blokada glazami ochevidcev: dnevniki i vospominaniya*. St. Petersburg: Ostrov, 2012. S. 22–105.

Список литературы

- Verbrechen der Wehrmacht. Dimensionen des Vernichtungskrieges 1941–1944*. Hamburg, 2002.
- «Жестокое испытание...» (дневник блокадницы). Дневники блокадных жителей из архива О. Ф. Берггольц // Ежегодник Рукописного отдела Пушкинского Дома на 2014 год: Блокадные дневники / [Отв. ред. Т. С. Царькова, Н. А. Прозорова]. СПб., 2015. С. 138–282.
- 1941 год*: В 2 кн. Кн. 2 / Сост. Л. Е. Решин и др.; под ред. В. П. Наумова. М.: Демократия, 1998.
- 900 героических дней. Сб. документов и материалов о героической борьбе трудящихся Ленинграда в 1941–1944 гг. М.; Л., 1966.
- Амосова А. А. Преданный забвению: политическая биография Петра Попкова. 1937–1950. СПб., 2014.
- Арбитраж в СССР / Под ред. А. Ф. Клейнмана. М.: Изд-во Московского университета, 1960.
- Арбитраж в СССР / Под ред. К. С. Юдельсона. М.: Юридическая литература, 1984.
- Базан О. И. Патологоанатомическая служба в блокадном Ленинграде: Вспоминания. СПб.: ГПАБ, 2002.
- Базанова В. Вчера было девять тревог... // Нева. 1999. № 1. С. 123–147.
- Без антракта. Актеры города Ленина в годы блокады. Л.: Лениздат, 1970.
- Бернштейн А. И. Аэростаты воздушного заграждения в обороне Ленинграда. СПб.: Logos, 2003.
- Бианки В. В. Лихолевье: Дневники, воспоминания, письма. СПб., 2005.
- Битнер А. А. В семье врага народа поутру проснуться // Мы это пережили: сборник воспоминаний детей блокады немецкого происхождения / Сост. В. А. Коробова. СПб., 2003.

Блатин А. Я. Вечный огонь Ленинграда. Записки журналиста. М., 1976.

Блокада в решениях руководящих партийных органов Ленинграда. 1941–1944 гг. Сб. документов. Постановления бюро ленинградских горкома и обкома ВКП(б), стенограммы заседаний. Ч. 1. Июнь 1941 г. — март 1942 г. СПб.: Изд-во С.-Петербургского ун-та, 2019.

Блокада в решениях руководящих партийных органов Ленинграда. 1941–1944 гг. Ч. 1. СПб.: Изд-во С.-Петербургского университета, 2019.

Блокада Ленинграда в документах рассекреченных архивов / Под ред. Н. Л. Волковского. М.; СПб., 2005.

Богоров А. Л. Записки кинохроникера. Время, запечатленное кинообъективом. Л., 1973.

Болдовский К. А. Горком ВКП(б) и система управления Ленинградом в начале Великой Отечественной войны // Вестник СПбГУ. Сер. 2. История. 2016. Вып. 2. С. 61–73.

Болдовский К. А. «В своем кругу...»: стенограммы заседаний бюро ленинградского горкома ВКП(б) как источник по истории блокады Ленинграда // Россия на переломе: войны, революции, реформы. XX век: Сб. статей / Отв. ред. М. В. Ходяков; отв. сост. А. А. Иванов. СПб.: Лема, 2018. С. 242–254.

Болдовский К. А. Падение «блокадных секретарей». Партаппарат Ленинграда до и после «ленинградского дела». СПб.: Нестор-История, 2018.

Болдовский К. А. Социальный состав руководителей послевоенного Ленинграда по данным учета 1947 г. // Новейшая история России. 2012. № 3. С. 197–213.

Болдовский К. А., Соболев Г. Л., Ходяков М. В. «Вы просто неорганизованные люди и не чувствуете ответственности за свои действия»: из переговоров по прямому проводу между Москвой и Ленинградом в 1941–1942 гг. // Новейшая история России. 2014. № 1 (9). С. 275–292.

Болдырев А. Н. Осадная Запись (Блокадный дневник). СПб., 1998.

Буров А. В. Блокада день за днем. Л.: Лениздат, 1979.

Газиева Л. Л. «При всех золотых качествах ленинградского народа приходится всё время следить, чтобы никто не вешал нос на квинту...». Из личной переписки А. А. Жданова с И. В. Сталиным в 1941–1942 гг. // Военно-исторический журнал. 2015. № 3. С. 31–35.

Гинзбург Л. Я. Записные книжки. Воспоминания. Эссе. СПб., 2002.

Глебова Т. Рисовать, как летописец. Страницы блокадного дневника // Искусство Ленинграда. 1990. № 1. С. 28–40.

Готхарт С. И. Воспоминания блокадницы // История Петербурга. 2005. № 6. С. 74–81.

Григорьев В. Звнящее биение метронома // Войной украденное детство (спешим сказать — пока мы живы): Сб. восп. СПб., 2011. С. 133–167.

Грюнберг-Солдатова Л. И. Пунктир моей жизни. М., 2009.

Даров А. А. Блокада. М.: Посев, 2012.

Демидов В. И. Снаряды для фронта. Л.: Лениздат, 1985.

Дмитриев Д. К. Дни нашей жизни: дневники, письма. СПб.: [б. и.], 2013.

Дневник А. П. Крайского // Ежегодник Рукописного отдела Пушкинского Дома на 2014 год. СПб.: Дмитрий Буланин, 2015. С. 19–137.

Добровольская К. А. Блокадные девочки. М., 2013.

Ельевич М. И. Арбитражные комиссии // Ученые записки Ленинградского юридического института НКЮ СССР. 1940. Вып. 2. С. 35–61.

Журавлев С. В. Феномен «истории фабрик и заводов»: горьковские начинания в контексте эпохи 1930-х годов. М.: ИРИ РАН, 1997.

Журнал посещений А. А. Жданова. 1941–1944 гг. СПб.: Национальный центр социальной помощи, 2014.

Зарецкий Ю. П. История субъективности и история автобиографии: важные обновления // Неприкосновенный запас. 2012. № 3. URL: <http://magazines.russ.ru/nz/2012/3/z18.html> (дата обращения 25.05.2019).

Зеленская И. Д. Дневник. 7 июля 1941 г. — 6 мая 1943 г. // «Я не сдамся до последнего...»: записки из блокадного Ленинграда. СПб.: Нестор-История, 2010. С. 10–156.

Зимницкая Г. К. Блокадные будни (Дневник ленинградской девочки) // Блокада глазами очевидцев: дневники и воспоминания. СПб.: Остров, 2012. С. 22–105.

Иванов М. А. Блокадный дневник ректора. СПб., 2014.

Ильинский И. М. Великая Победа. М.: Изд-во Московского гуманитарного университета, 2005.

Исси И. Как мы выжили. Моя война, моя блокада... // Блокада глазами очевидцев. Дневники и воспоминания. Кн. 3 / Сост. С. Е. Глезеров. СПб., 2016. С. 68–282.

- Источниковедение / А. В. Сиренов, Е. Д. Твердюкова, А. И. Филюшкин. М.: Юрайт, 2015.
- Калинин Г. М. День один: рассказы и повести. М., 2010.
- Капица П. В море погасли огни. Блокадные дневники. М.: Советский писатель, 1974.
- Князев Г. А. Дни великих испытаний. Дневники 1941–1945. СПб., 2009.
- Ковальчук В. М. Коммуникации блокированного Ленинграда // Ленинградская эпопея. Организация обороны и население города / Под ред. В. М. Ковальчука, Н. А. Ломагина, В. А. Шишкина. СПб., 1995.
- Ковальчук В. М. Магистраль мужества. Коммуникации блокированного Ленинграда. 1941–1943 гг. СПб., 2001.
- Козлова Э. Е. Жизнь человеческая. СПб., 2008.
- Кольцова М. М. Опаленные блокадой // Звезда. 2004. № 8. С. 108–124.
- Крюков А. Н. Паду ли я, стрелой пронзенный? Опера и балет в осажденном Ленинграде. СПб., 2014.
- Крюков А. Н. Ради спасения. Дети и музыка в осажденном Ленинграде. СПб., 2013.
- Кулагин Г. А. Дневник и память. О пережитом в годы блокады. Л.: Лениздат, 1978.
- Кутузов В. А. А. А. Жданов или А. А. Кузнецов? К вопросу о лидерстве в блокированном Ленинграде // Новейшая история России. 2012. № 1 (3). С. 193–203.
- Кутузов В. А., Демидов В. И. Член Военного Совета А. А. Жданов // Битва за Ленинград: проблемы современных исследований: Сборник статей / Санкт-Петербургский государственный университет, Санкт-Петербургский региональный центр по изучению военной истории. СПб., 2007. С. 157–170.
- Латин И. П. Время такое. СПб., 2007.
- Левина Э. Г. Дневник 12 января 1942 — 23 июля 1944 гг. // Человек в блокаде: новые свидетельства. СПб.: Остров, 2008. С. 145–213.
- Лелюхина С. Б. Ленинградские записки // Блокадный дневник: Сайт. [Электронный ресурс.] URL: http://Zes.ru/journal/index.php?ELEMENT_ID=16 (дата обращения 12.01.2012).
- Ленинград в осаде. Сборник документов о героической обороне Ленинграда в годы Великой Отечественной войны 1941–1944 / Отв. ред. А. Р. Дзенiskeвич. СПб., 1995.
- Ленинград и обеспечение боевой деятельности флота. 1941–1945 гг. Кн. 3. М.: Наука, 1992.
- Ленинградский трамвай. 1941–1945. СПб.: Лики России, 1995.
- Ломагин Н. А. Захватывающая эпопея Г. Л. Соболева // Российская история. 2019. № 3. С. 159–161.
- Лысикова Р. Н. Воспоминания о блокаде. СПб., 2013.
- Маретин Ю. В. Открытие книги // Из истории Кунсткамеры (1941–1945). СПб., 2003. С. 238–243.
- Мартемьянов А. И. Блокада началась // Юровский Е. М. Мы выжили в блокаду! СПб., 2004.
- Микоян А. И. Так было. Размышления о минувшем. М., 2014.
- Можейко В. Н., Шкудин З. И. Арбитраж в советском хозяйстве: Сборник важнейших постановлений и распоряжений с вводной статьей «Арбитраж и арбитражное рассмотрение споров». М.: Юридиздат НКЮ СССР, 1941.
- Ползикова-Рубец К. В. Дневник учителя блокадной школы (1941–1946). СПб., 2000.
- Пянкевич В. Л. «Люди жили слухами»: неформальное коммуникативное пространство блокадного Ленинграда. СПб.: Владимир Даль, 2014.
- Репина Л. П. Персональная история и интеллектуальная биография // Диалог со временем. М., 2002. Вып. 8: Персональная история и интеллектуальная биография. С. 5–14.
- Соболев Г. Л. Ленинград в борьбе за выживание в блокаде. Кн. 1: июнь 1941 — май 1942. СПб., 2013.
- Соболев Г. Л., Ходяков М. В. Продовольственная комиссия Военного Совета Ленинградского фронта в 1942 г. // Новейшая история России. 2016. № 1 (15). С. 8–21.
- Соболев Г. Л., Ходяков М. В. Публикация новых документов как важный фактор дальнейшего изучения обороны и блокады Ленинграда // Новейшая история России. 2019. Т. 9. № 1. С. 8–34.
- Сорока М. Х. Фронтной трамвай. Л.: Лениздат, 1986.
- Стенограммы заседаний исполкома Ленинградского городского Совета. Записи обсуждений, замечаний к проектам, решения. Ноябрь 1941 — декабрь 1942. Сборник документов. СПб., 2017.
- Стенограммы заседаний исполкома Ленинградского городского Совета: январь–декабрь 1943 г. Записи обсуждений, замечаний к проектам, решения: Сборник документов. СПб., 2018.
- Суворов Н. М. Сирены зовут на посты. Страницы блокадного дневника. Л., 1980.
- Трамвай в Санкт-Петербурге. Научно-справочное издание. СПб.: Лики России, 2007.
- Усов С. В. [Воспоминания] // Оборона Ленинграда 1941–1944: воспоминания и дневники участников. Л.: Наука, 1968. С. 577–588.
- Фицпатрик Ш. Срывайте маски! Идентичность и самозванство в России XX века. М.: РОССПЭН, 2011.

Фрейденберг О. М. Осада человека. Публикация К. Невельского // Минувшее: Исторический альманах. 1991. Вып. 3. С. 9–44.

Ходанович В. И. Блокадные будни одного района Ленинграда. М., 2015.

Шапорина Л. В. Дневник. М., 2011. Т. 1.

Янушевский З. В. Случайные записки. СПб., 2007.

Яцук Т. Ф. О некоторых особенностях деятельности арбитражных комиссий в период НЭПа // Российская академия юридических наук. Научные труды. 2009. Вып. 9. Т. 1. С. 726–732.

К. А. Болдовский. Актуальные вопросы исследований управленческих кадров Ленинграда периода обороны и блокады города

Статья посвящена анализу проблем, возникающих при исследовании структуры управления и деятельности руководящих кадров Ленинграда в период блокады и обороны города во время Великой Отечественной войны. Автор отмечает необходимость исследования системы управления городом, так как в чрезвычайных военных условиях деятельность управленческого аппарата имела большое значение. В статье анализируются некоторые научные работы по данной проблематике и делается вывод о необходимости проведения дополнительных исследований кадрового потенциала города военного времени. Автор рассматривает основные вопросы, на которых необходимо сконцентрироваться при проведении таких исследований. Анализируется значение термина «руководящие кадры» и сравниваются несколько подходов к определению численности регионального управленческого аппарата, которая, по мнению автора, составляет 1200–1400 человек. Остальных работников, занимавших должности номенклатуры горкома, следует относить к исполнительному аппарату. В статье приводятся данные о численном составе и образовательном уровне руководителей города. Исследуется также устойчивость кадрового состава руководящих кадров, уровень их сменяемости. Вторым важным направлением исследований, по мнению автора, является изучение практики подготовки, принятия, реализации и контроля над выполнением управленческих решений. Автор предлагает в качестве основных критериев работы аппарата управления рассматривать такие характеристики, как исполняемость конкретных решений, степень инициативности низовых структур, степень предварительной проработки действий управленческого аппарата. Автор указывает, что при анализе действий ленинградских руководителей необходимо учитывать такие факторы, как непредсказуемость развития военной обстановки, приоритетные направления политики советского государства в целом и определенную зависимость действий региональных лидеров от решений высшего руководства страны.

Ключевые слова: Блокада, Ленинград, партийный аппарат, номенклатура, система управления.

К. А. Boldovskiy. Relevant issues of research into the Leningrad senior executives during the Siege and defense of the city

The article is devoted to the problems of the management structure and activities of the management personnel in Leningrad during the Siege and defense of the city during the Great Patriotic War. The author notes the relevance of studying the city management system, since the activities of the administrative apparatus were of great importance in emergency military conditions. He analyzes some of the scholar topics on this issue and concludes that it is needed an additional research on the personnel potential of a wartime city. The author considers the main issues which it is necessary to focus on while conducting such studies. The author analyzes term the “leading cadres” and compared several approaches to determining the size of the regional administrative apparatus. In the author’s opinion, it was 1200–1400 people. The rest of the staff who held positions of the city committee nomenclature should be assigned to the executive office. The article provides data on amount and educational level of city leaders. The sustainability of the management personnel and the level of their turnover are also investigated. The second important direction of research, according to the author, is the study of the practice of preparing, adopting, implementing and monitoring the implementation of management decisions. The author proposes to consider as the main criteria for the work of the management apparatus such characteristics as the basic performance criteria of specific decisions, the degree of initiative of basic organization, the degree of preliminary study of the actions of the administrative apparatus. The author points out that during analyze of the actions of the Leningrad leaders, it is necessary to take into account such factors as the unpredictability of the development of the military situation, the priority directions of the policy of the Soviet state as a whole and a certain dependence of regional leaders on the decisions of the country’s top leadership.

Key words: Siege, Leningrad, party apparatus, nomenclature, administrative staff.

Болдовский, К. А. — к. и. н., науч. сотрудник Санкт-Петербургского института истории РАН.
Boldovskiy, K. A. — Candidate of History, Researcher, St. Petersburg Institute of History, Russian Academy of Sciences.
 E-mail: bold63@mail.ru

**Е. Д. Твердюкова. Советский делопроизводственный канон
 в автобиографиях руководителей блокадного Ленинграда**

При изучении феномена руководства блокадным Ленинградом серьезную исследовательскую проблему составляют реконструкции путей социализации и самореализации людей, не связанных кровными узами, но оказавшихся в силу исторических условий в замкнутом пространстве города. Формализованные анкетные листы и листки по учету кадров, заполнявшиеся каждым гражданином в процессе трудовой деятельности, подходят для воссоздания жизненной хроники, но мало могут помочь при анализе карьерных стратегий. В своей статье мы пытаемся определить, возможно ли почерпнуть соответствующую информацию из автобиографий, отложившихся в архивных делах по личному составу. Хотя составлялись автобиографические тексты в свободной форме, обычно в них освещались те же вопросы, что и в анкетных листах или листках по учету кадров. Это заставляет при работе с этим источником анализировать два пласта текста — личностно-субъективный и фактологический. Исследование показало, что автобиографии не могут служить источником полных сведений о карьерных практиках управленцев. Представители ленинградского руководства, очевидно, как и все советские граждане, создавали свои тексты сообразно образцу, существующему как де-факто (в виде обязательного перечня вопросов), так и в общественном сознании (в виде социально одобряемых норм), что позволяет говорить о наличии делопроизводственного автобиографического канона.

Ключевые слова: автобиография, делопроизводственный документ, Ленинград, блокада, руководители.

**Elena Tverdyukova. The Soviet office-practice canon in autobiographies
 of heads of besieged Leningrad**

Reconstruction of ways of socialization and self-realization of the people who are not connected by vital bonds, but appeared owing to historical conditions in the closed city space, is a serious research problem when we study a phenomenon of the management of besieged Leningrad. The formalized paper-and-pencil tests and leaves on registration of personnel filled with each citizen in the course of work are suitable for reconstruction of the vital chronicle, but can help in the analysis of career strategy a little. In the article we try to define whether it is possible to gather the relevant information from the autobiographies postponed in archives on staff. Though autobiographical texts were formed in a free form, usually in them the same questions, as in paper-and-pencil tests or leaves on registration of personnel were taken up. It forces to analyze during the work with this source two layers of the text — personal and subjective and factual. The research showed that autobiographies cannot be a source of full information about career practitioners of managers. Representatives of the Leningrad administration, obviously, as well as all Soviet citizens, created the texts in compliance with the sample existing as de facto (in the form of the obligatory list of questions), and in public consciousness (in the form of the social approved norms) that allows to speak about existence of a certain office-practice canon.

Key words: autobiography, office work document, Leningrad, siege, heads.

Твердюкова, Елена Дмитриевна — д. и. н., профессор, Институт истории Санкт-Петербургского государственного университета.

Tverdyukova, Elena Dmitriyevna — Dr. in History, professor, Institute of History of St. Petersburg State University.

E-mail: e.tverdyukova.spbu.ru

**В. Л. Пянкевич. «Симфония войны». Звуки и тишина блокадного Ленинграда
 в восприятии горожан**

Статья посвящена изучению звукового облика Ленинграда во время войны и блокады, его восприятия жителями города, воздействия на сознание и память. Звуки войны, безмолвие, городской шум,

салютная пальба в значительной мере определяли морально-психологическое состояние ленинградцев. Вой сирен, свист и разрывы бомб, снарядов вызывали сильнейшее психологическое воздействие, предельно напряженное эмоциональное состояние. Звуки войны не давали уснуть, усиливали страх и чувство одиночества, нервную истощенность, травмировали, лишая человека последних сил. Вой и грохот сменяла «полная», «страшная», «обманчивая» тишина, которая в отсутствие привычного городского шума угнетала и пугала. Поддерживало, а порой определяло эмоциональное состояние многих блокадников городское радио. По мере нарастания трудностей, и прежде всего недоедания, а затем и голода, эмоциональные реакции горожан притуплялись, возникала апатия. Однако вопреки воздушным тревогам, бомбежкам, обстрелам ленинградцы продолжали работать, учиться, заниматься своими делами, поддерживавшими ощущение стабильности и даже мирной жизни. Акустическое пространство блокадного Ленинграда порождало у горожанина разные, в том числе музыкальные ассоциации. Во время блокады многие горожане приобретали полезный, подчас жизненно важный навык распознавания звуков. Статья основана на свидетельствах блокадного периода (дневники, письма, официальные документы, стенограммы устных свидетельств, собранные вскоре после блокады и войны, интервью и воспоминания горожан более позднего времени).

Ключевые слова: Великая Отечественная война, блокада Ленинграда, городское пространство, восприятие, историческая память, звук, тишина.

V. L. Piankevich. "Symphony of War". Sounds and silence of the besieged Leningrad in the perception of the townspeople

The paper studies the sound image of Leningrad during the war and the blockade, its perception by the inhabitants of the city, the impact on consciousness and memory. War sounds, silence, city noise, salute firing largely determined the moral and psychological state of the Leningraders. The sirens sounds, whistling, ruptures of bombs and shells caused a strong psychological impact, an extremely tense emotional state. The sounds of war did not allowed to sleep, strengthens the fear and loneliness, nervous exhaustion, traumatized, thus depriving the man of the last forces. The howl and thunder had been replacing by "complete", "terrible", "deceptive" silence, which, in the absence of the usual urban noise, depress and frighten. City radio supported, and sometimes determined the emotional state of many of the blockade survivors. As the difficulties increase, especially malnutrition, and then hunger, the emotional reactions of the townspeople had become dulled, apathy arose. However, in spite of air raids, bombings, and bombardment, the Leningraders continued to work, study, and do their own business, which supported a sense of stability and even peaceful life. Acoustic space of besieged Leningrad had spawned at townspeople various, including musical associations. During the blockade, many townspeople acquired a useful, sometimes vital, skill in recognizing sounds. The paper is based on the evidence of Blockade's period (diaries, letters, official documents, periodical press materials), transcript of oral evidence, which appeared shortly after the blockade and the war, memories, interviews created later.

Key words: The Great Patriotic War, the siege of Leningrad, urban space, perception, historical memory, sound, silence.

Пянкевич, Владимир Леонидович — д. и. н., профессор, Институт истории Санкт-Петербургского государственного университета.

Pyankevich, Vladimir L. — Dr. of Science (History), Professor, Saint Petersburg State University.

E-mail: v-pyankevich@yandex.ru

Н. А. Ломагин. Учет и контроль — основа социализма: размышления о внутренних причинах голода в Ленинграде осенью и зимой 1941–1942 гг.

Ленинград в период ускоренной индустриализации превратился в один из крупнейших мегаполисов, однако инфраструктура, обеспечивавшая его деятельность, включая продовольственные запасы, была слабой и очень уязвимой. Ограниченные каналы снабжения, сведившиеся по сути к перевозкам по железной дороге, небольшие складские емкости в городе, а также отсутствие развитой собственной ресурсной базы — всё это в условиях довоенной установки на запрет формирования существенных запасов превращало Ленинград в крайне уязвимый объект.

Ключевые слова: блокада Ленинграда, снабжение, учет и контроль, Госплан.

N. A. Lomagin. Accounting and control as the basis of socialism: some thoughts about internal roots of hunger in Leningrad in the autumn and winter of 1941–1942

Leningrad became one of the biggest cities of Europe through speedy industrialization of the 1930s. However, in terms of food supply infrastructure, the city was very vulnerable. Very limited supply lines reduced, in fact, almost exclusively to rail roads, low storage facilities in the city as well as lack of local production of food — all those factors alongside the prewar institutional ban to make substantial food reserves made Leningrad extremely vulnerable during the war with Germany.

Key words: siege of Leningrad, supplies, accounting and control, state planning commission (Gosplan).

Ломагин, Никита Андреевич — д. и. н., профессор Европейского университета в Санкт-Петербурге.
Lomagin, Nikita Andreevich — PhD, Professor, European University in St. Petersburg.
E-mail: lomagin@eu.spb.ru

А. И. Рупасов. Ленинградский городской государственный арбитраж в годы блокады

В статье впервые в историографии анализируется деятельность Государственного арбитража при исполнительном комитете Ленинградского городского совета в период блокады. Государственный арбитраж должен был участвовать в решении преддоговорных и имущественных споров между государственными, кооперативными и иными общественными организациями, предприятиями и учреждениями. Начавшаяся в июне 1941 г. война стала причиной фактической приостановки деятельности арбитража. Только весной 1942 г. арбитражный процесс был возобновлен. Специфическая ситуация, в которой находился Ленинград, побуждала руководство государственного арбитража добиваться значительного расширения своей компетенции. Однако исполнительная власть города стремилась избегать возникновения серьезных противоречий с органами центральной власти. По этой причине большинство предложений руководства городского государственного арбитража поддержано не было.

Ключевые слова: Ленинград, государственный арбитраж, блокада, компетенция, исполнительная власть, военная экономика.

Aleksandr I. Rupasov. Activity of the State Arbitration in Leningrad in the period of blockade

The article analyzes activity of the State Arbitration at Executive Committee of the Leningrad City Council during blockade (1941–1944). Earlier the given problem was not an object of research. The state arbitration had to participate in the solution of precontractual and receivership proceeding between the state, cooperative and other public organizations, the enterprises and establishments. The war which began in June, 1941 became the reason for the actual suspension of activity of arbitration. Only in the spring of 1942 arbitration process was resumed. The specific situation in which there was Leningrad, induced the management of the state arbitration to achieve considerable expansion of the competence. However executive power of the city sought to avoid emergence of serious contradictions with bodies of the central power. For this reason, the majority of proposals of the management of city state arbitration was not supported. At the same time, the arbitration considerably expanded an interaction framework with prosecutor's office, investigating authorities (so-called "function of the alarm system" means). In a certain measure this circumstance changed the legal nature of this body.

Key words: Leningrad, state arbitration, blockade, competence, executive power, military economy.

Рупасов, Александр Иванович — д. и. н., ведущий научный сотрудник, Санкт-Петербургский институт истории, Российская академия наук; член-корреспондент Финляндского исторического общества (Suomen Historiallinen Seura).

Rupasov, Aleksandr Ivanovich — Dr. of Sciences (History), St. Petersburg institute of History, Russian academy of Sciences; corresponding member of the Finnish historical society.

E-mail: rupasov_ai@mail.ru

Alexis Peri. Lessons of the Leningrad Blockade: Schoolchildren's Diaries as Sites of Learning, 1941–1943

This essay examines the importance of education and the idiom of learning in diaries of the Leningrad Blockade. Using the diaries of schoolchildren, as well as of some teachers, this essay argues that learning and studying continued to play a central role in the lives young *blokadniki* even though the conditions of the Blockade greatly disrupted classroom lessons. Nevertheless, determined to maintain their studies and fulfill the Soviet regime's didactic mission, some Leningrad schoolchildren used their diaries to design and carry out their own independent programs of study. In the process of undertaking these self-directed studies, the diarists critically engaged with Soviet textbooks and theories of pedagogy as well as with the particular circumstances created by the siege to draw some unique insights and unorthodox conclusions about familiar subjects like mathematics, history, composition, and political education.

Key words: Leningrad Blockade, education policy, Narkompros, schools, schoolchildren, diaries.

Peri, Alexis — PhD, Associate Professor of History, Boston University.

E-mail: alexisp4@bu.edu

А. М. Рябков. О количестве снарядов, выпущенных вражеской артиллерией по Ленинграду в годы Великой Отечественной войны

В течение блокады Ленинград подвергался систематическим артиллерийским обстрелам и периодическим бомбардировкам с воздуха вооруженными силами фашистской Германии. Службы Местной противовоздушной обороны Ленинграда (МПВО) несли круглосуточное дежурство, фиксируя непосредственно в процессе обстрела или бомбардировки точки падения снарядов и бомб, что позволяло незамедлительно высылать к местам разрывов спасательные отряды и аварийные службы. Скорейшее оказание медицинской помощи раненым снижало количество безвозвратных потерь, быстрая ликвидация возгораний предотвращала развитие пожаров, а своевременное обнаружение неразорвавшихся боеприпасов или бомб с механизмом замедленного действия позволяло эвакуировать жителей с близлежащих территорий и минимизировать возможный ущерб для зданий и сооружений. Ежедневно сводки районных штабов МПВО обобщались в городском штабе и направлялись партийному, советскому и военному руководству города. Сводка включала информацию об административном районе, адресе, объекте и времени падения снаряда или бомбы, количестве раненых и убитых (в случае их наличия), материальном ущербе и мерах, предпринятых для помощи пострадавшим и для ликвидации ущерба. Периодически добавлялась сведения о калибрах снарядов или бомб, о длительности перекрытия движения по районам. Всего за 28 месяцев блокады городскими сводками было учтено 64 239 снарядов, однако в послевоенный период в качестве официально принятого количества снарядов, выпущенных вражеской артиллерией по Ленинграду, стало фигурировать число 148 748. Автором проведена работа по сверке данных из районных и городских сводок МПВО, выявлены алгоритмы формирования обоих чисел. В статье приводятся ссылки на все доступные источники первичного учета выпущенных снарядов с советской стороны, доказываются ошибочность использования числа 148 748 в научном обороте.

Ключевые слова: блокада, Ленинград, артиллерийский обстрел, бомбардировка, снаряд, фугасная бомба, зажигательная бомба, местная противовоздушная оборона.

A. M. Riabkov. About the number of shells, released by the enemy artillery on Leningrad during the Great Patriotic War

Throughout the blockade, Leningrad was bombarded by artillery (systematically) and by Luftwaffe (periodically) of Nazi Germany. Local Air Defense services of Leningrad (MPVO) carried round-the-clock duty, fixing directly in the process of firing or bombing the place of falling of shells and bombs. That was allowed to guide immediately rescue teams and emergency services to the places of explosions. The early provision of medical care to the wounded was reducing the number of irretrievable losses, the rapid elimination of ignitions was preventing the development of fires, and the timely detection of unexploded shells or time bombs was allowing to evacuate residents from nearby areas and minimize possible damage to buildings and structures. Daily reports of administrative districts headquarters of MPVO were generalizing in the city headquarter and

sent to the party, Soviet and military leadership of the city. The report included information on the administrative area, the address, the place and time of impact of the projectile or bomb, the number of wounded and killed (if any), the material damage and the measures taken to assist the victims and to repair the damage. Periodically were adding information about the caliber of shells or bombs, the duration of the overlap of movement in the administrative districts. In just 28 months of the blockade, the city reports accounted for 64,239 shells, but in the post-war period as the officially accepted number of shells fired by enemy artillery in Leningrad began to appear another number — 148, 748. The author carried out the work on the reconciliation of data from district and city reports of the *MPVO*, identified algorithms for the formation of both numbers. The article provides references to all available sources of primary accounting of the released shells from the Soviet side, proves the error of using the number 148, 748 in scientific circulation.

Key words: blockade, Leningrad, artillery shelling, projectile, high-explosive bomb, incendiary bomb.

Рябов, Андрей Маркович — специалист-исследователь, Европейский университет в Санкт-Петербурге.

Riabkov, Andrei — researcher, European University at St. Petersburg.

E-mail: andrejryabkov@yandex.ru

А. Н. Чистиков. Возобновление трамвайного движения в блокированном Ленинграде: партийно-советские решения и их реализация

В статье на основе неопубликованных и опубликованных документов, дневников и воспоминаний анализируются решения городских советских и партийных органов, принятые для возобновления трамвайного движения весной 1942 г. в блокированном Ленинграде, и их реализация. Автор приходит к выводу о том, что в связи с критической санитарной обстановкой в городе было решено в первую очередь пустить грузовой, а потом пассажирский трамвай. Исполнение этих решений было связано с координацией деятельности различных учреждений, организаций и предприятий Ленинграда, которую осуществляли Военный совет Ленинградского фронта, горком ВКП(б) и Ленгорисполком. Чрезвычайность ситуации потребовала применения мер не только политико-агитационного характера, но и административных рычагов. Всё это вкупе с самоотверженным трудом многих жителей способствовало возобновлению в Ленинграде трамвайного движения весной 1942 г.

Ключевые слова: Великая Отечественная война, Ленинград, блокада, Ленинградский горком ВКП(б), Ленинградский городской Совет депутатов трудящихся, блокадный трамвай.

A. N. Chistikov. Renewal of streetcar service in the blocked Leningrad: The party and the Soviet decisions and their realization

In the article, based on unpublished and published documents, diaries and memoirs, the decisions of city Soviet and party bodies undertaken for renewal of streetcar service in the spring of 1942 in the blocked Leningrad and their realization are analyzed. The author concludes that in connection with a critical sanitary situation in the city was decided to start up first of all cargo, and then the passenger tram. The Council of War of the Leningrad front, a city town committee of the All-Union Communist Party (*bolsheviks*) and Leningrad Executive Committee coordinated activity of various institutions, organizations and enterprises of Leningrad to execute these decisions. The extraordinariness of a situation demanded application of measures not only political and propaganda character, but also administrative levers. All this together with dedicated work of many inhabitants promoted renewal in Leningrad of streetcar service in the spring of 1942.

Key words: Great Patriotic War, Leningrad, blockade, Leningrad city town committee of the All-Union Communist Party (*bolsheviks*), Leningrad city council of deputies of workers, blockade streetcar.

Чистиков, Александр Николаевич — д. и. н., Санкт-Петербургский институт истории РАН.

Chistikov, Aleksandr Nikolaevich — Dr. of Sciences (History), St. Petersburg Institute of History, Russian Academy of Sciences.

E-mail: tchistikov@yandex.ru