

И.А. Шевчук<sup>1</sup>, Л.В. Арутюнян<sup>1</sup>, И.В. Петреев<sup>2</sup>

## Ладожская трагедия 17 сентября 1941 г.: малоизвестные факты

<sup>1</sup>Севастопольский филиал Российского экономического университета им. Г.В. Плеханова, Севастополь

<sup>2</sup>Военно-медицинская академия им. С.М. Кирова, Санкт-Петербург

**Резюме.** Отражена не теряющая актуальности тема изучения истории Великой Отечественной войны. Представлена одна из малоизвестных страниц блокадного Ленинграда – история гибели людей в Ладожской трагедии 17 сентября 1941 г. на барже № 752. Рассматривается начальный период эвакуации по воде из осажденного Ленинграда. На основе воспоминаний непосредственных участников тех событий и ряда документов раскрыты предпосылки, приведшие к массовой гибели краснофлотцев, среди которых были курсанты и офицеры Высшего военно-морского инженерного училища имени Ф.Э. Дзержинского, Военно-морского гидрографического училища имени Г.К. Орджоникидзе, выпускники Военно-морской медицинской академии, ряд других военнослужащих, а также некоторые члены их семей. Причинами этой трагедии стали значительная перегрузка баржи, недооценка неблагоприятного прогноза погоды, отсутствие плана эвакуации, непригодность плавсредств для транспортировки людей, пренебрежение правилами безопасности. Архивные материалы позволили восстановить события гибели баржи № 752. Определенную роль в недостаточно оперативной организации эвакуации из Ленинграда сыграло стремительное наступление гитлеровских войск в начальный период Великой Отечественной войны. Такая ситуация была обусловлена также тем, что в предвоенных мобилизационных планах массовые эвакуационные мероприятия не предполагались, а значит, отсутствовали четкие отработанные планы. Авторы статьи демонстрируют отдельные архивные сводки об этих событиях.

**Ключевые слова:** баржа № 752, Военно-морская медицинская академия, врачи, офицеры, курсанты, Ладога, буксир «Орёл», Осиновец, канонерская лодка «Селемджа», эвакуация.

**Введение.** В истории Великой Отечественной войны и блокады Ленинграда до сих пор остаются малоизвестные страницы. Объективная картина событий отечественной истории способствует формированию исторического сознания народа, особенно в условиях постоянных попыток подмены исторических фактов в западных средствах массовой информации. Исследование тех или иных эпизодов Великой Отечественной войны не перестает быть актуальным даже по прошествии 75 лет после ее окончания. Более того, их изучение приобретает еще большую значимость в связи с тем, что с каждым годом по мере рассекречивания архивных документов Министерства обороны и других ведомств многие неизвестные факты становятся достоянием гласности. Такая ситуация в полной мере относится и к истории гибели людей на барже № 752 в сентябре 1941 г.

Во время войны и первые послевоенные годы не было возможности воссоздать все подробности данной трагедии, а в последующие годы, вероятно, по каким-то причинам не ставилась такая задача. Теперь, по прошествии многих десятилетий, сделать это гораздо сложнее, однако архивные документы тех далёких лет стали более доступны.

**Цель исследования.** На основе изучения архивных документов и воспоминаний очевидцев описать малоизвестные исторические факты гибели баржи

№ 752, исследовать и проанализировать причины многочисленных жертв одного из драматических событий в истории блокадного Ленинграда, известного как Ладожская трагедия.

**Материалы и методы.** Использован метод научно-исторического сравнения и сопоставления, а также системного анализа причинно-следственных связей.

**Результаты и их обсуждение.** В ночь на 17 сентября 1941 г. в районе между банкой Северная Головешка и островом Сухо во время сильного шторма произошло крушение баржи № 752 (в ряде публикаций и воспоминаний очевидцев событий ошибочно указывается как баржа № 725), перевозившей по разным данным около полутора тысяч человек (точного учета количества людей, погрузившихся на баржу, не было) из Осиновца в Новую Ладогу. Погибло предположительно около 1200 человек (рис. 1).

Среди погибших в основном курсанты и офицеры военно-морских училищ (имени Ф.Э. Дзержинского и Г.К. Орджоникидзе), выпускники и офицеры Военно-морской медицинской академии (ВММА), офицеры и вольнонаемные ряда управлений Военно-морского флота (ВМФ), члены их семей и другие гражданские лица (рис. 2).

Долгие годы документы по Ладожской катастрофе были засекречены. Родственникам утонувших в годы войны не выплачивались предусмотренные для по-



Рис. 1. Воссозданный внешний вид баржи № 752

гибших фронтовиков пенсии, так как они числились погибшими при аварии баржи, а не в бою на фронте [3]. Лишь сравнительно недавно об этой трагедии появились публикации в официальных изданиях. Так, в 2004 г. был рассекречен доклад военного комиссара эшелона военно-морских учебных заведений (ВМУЗ) – полкового комиссара Макшанчикова из Высшего военно-морского гидрографического училища имени Г.К. Орджоникидзе военному комиссару ВМУЗ ВМФ СССР – корпусному комиссару Лаухину о трагедии на Ладожском озере в ночь на 17 сентября 1941 г. (акт №36/2004) [8].

Не меньший интерес, по мнению авторов, представляют воспоминания Владимира Солонцова, [25],

Самуила Дворкина, [7], отрывки из дневника выпускника ВММА Аркадия Шварева [5] и ряд других.

Заметим, что в ту же штормовую ночь затонули еще две баржи, буксируемые канонерскими лодками «Селемджа» и «Буря» из Новой Ладоги в Осиновец. На одной из них было 400 т муки и 460 бойцов пополнения для Ленинградского фронта, на другой – 800 красноармейцев [9, 12, 29]. А в целом за первую военную навигацию от налетов вражеской авиации и штормов затонуло 5 буксиров и 46 барж, о них тоже мало говорили или не упоминали вовсе [24].

Крушение баржи № 752 и другие аварии на Ладоге воспринимались как фрагменты чудовищной трагедии блокадного Ленинграда, унесшей жизни свыше 600

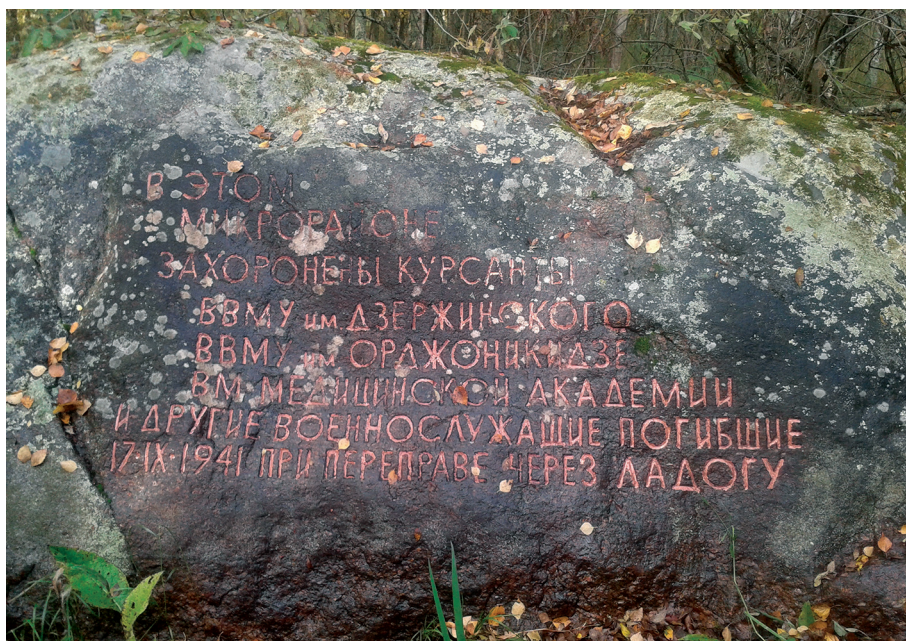


Рис. 2. Обелиск памяти о погибших 17 сентября 1941 г. на барже № 752

тысяч жителей и 300 тысяч советских военнослужащих, защищавших город [1, 4, 6, 10, 11, 16, 17, 19, 20].

Редкие упоминания об этих событиях, вероятнее всего, не связаны с какой-то сверхсекретностью или запретом говорить о них. Во всяком случае документов, подтверждающих это мнение, авторами не выявлено. Просто такие драматические события не вписывались в общую идеологическую канву Советского Союза, основанную на примерах мужества и героизма, а поэтому они не являлись предметами гордости и достижений, о них старались не говорить, даже если речь шла о сотнях и тысячах человеческих жизней.

Рассматриваемая трагедия произошла в начальный период блокады Ленинграда при переправе через Ладогу. В результате ожесточенных боев уже 8 сентября 1941 г. со взятием немцами г. Шлиссельбург Ленинград оказался во вражеском кольце [11].

По данным доктора исторических наук Марины Потемкиной [22], много лет занимающейся вопросами эвакуации и реэвакуации в военные годы, решение об эвакуации из Ленинграда было принято Государственным комитетом обороны (ГКО) 11 июля 1941 г. Началась отправка оборудования предприятий и населения в глубь страны. Тем не менее к началу блокады в городе всё еще оставалось 2,5 млн гражданского населения, в том числе около 400 тысяч детей [21]. По мнению В.М. Ковальчука [9], Е.А. Шитикова [30], при эвакуации из Ленинграда было допущено промедление.

Определенную роль в недостаточно оперативной организации эвакуации в Ленинграде и других городах Советского Союза сыграли стремительность наступления гитлеровских войск в начальный период Великой Отечественной войны и связанная с этим некоторая растерянность и организационный хаос в прифронтовых городах. Такая ситуация была обусловлена также тем, что в предвоенных мобилизационных планах на случай войны многочисленные эвакуационные перевозки не предполагались, а значит, отсутствовали четкие планы для таких действий. Это в полной мере относится и к военно-морским училищам. К началу блокады их эвакуация не была завершена, а в некоторых практически даже не начиналась. Ситуацию с эвакуацией военно-морских училищ усугубляло то обстоятельство, что при подходе противника к Ленинграду значительная часть курсантов была отправлена на фронт. В начале июля 1941 г. на основании приказа по Управлению ВМУЗ была создана Отдельная курсантская бригада ВМУЗ для переброски на Ленинградский фронт. Многие курсанты принимали участие в боях в составе этой бригады [1, 4, 20].

Из числа курсантов ВММА также были сформированы два батальона: первый – из курсантов 2-го и 3-го курсов, второй, резервный, – из вновь поступивших первокурсников [18]. В результате ожесточенных боев эти два батальона бригады курсантов были практически полностью уничтожены. Оставшуюся часть

бригады по настоянию Наркома ВМФ Н.Г. Кузнецова в конце августа 1941 г. отозвали с фронта в Ленинград. В ожидании эвакуации курсанты участвовали в строительстве оборонительных сооружений, маскировали исторические здания и укрывали от бомб городские памятники.

В условиях блокады для обеспечения продовольствием и подкреплением обороняющихся, эвакуации мирных жителей из Ленинграда необходимо было наладить регулярное транспортное сообщение с большой землёй. Определенный объем поставок осуществлялся авиацией. Однако только воздушным транспортом невозможно было обеспечить все потребности фронта и города. Осложняли ситуацию экстремальные метеоусловия и авиация врага.

Другим возможным способом обеспечения блокадного Ленинграда являлась переправа через Ладожское озеро. 30 августа 1941 г. ГКО принял постановление «О транспортировке грузов для Ленинграда», где были определены мероприятия, необходимые для обеспечения транспортировки по Ладожскому озеру. Конечными пунктами переправы были выбраны Осиневец и Новая Ладога. Для функционирования переправы к 12 сентября необходимо было подготовить причал для приема одного судна, а к 25 сентября обеспечить прием уже 12 судов [9, 12, 13, 15].

Транспортировку грузов предстояло осуществлять баржами, которые тянули буксиры. На начальном этапе транспортировки через Ладогу предусматривалось переправлять этими же плавсредствами и людей.

Первый караван в Осиневец пришел в установленный срок – 12 сентября 1941 г. буксир «Орёл» привел две баржи с зерном и мукой. В штормовую погоду одна баржа была выброшена на берег, вторая затонула. Значительную часть груза смогли поднять, и, несмотря на некоторые издержки, результат посчитали приемлемым. Переправа стала функционировать [25]. Так началась история Ладожской коммуникации, в будущем названной «Дорогой жизни» – единственного пути, связывавшего блокадный Ленинград с большой землёй [9].

После организации перевозок по Ладоге была возобновлена эвакуация из Ленинграда. Стали готовить и курсантов училищ к передислокации к новому месту нахождения их учебных заведений. В ВММА было принято решение в первую очередь переправить на Большую землю врачей-выпускников ускоренного выпуска, командированных в распоряжение Военных советов Северного, Черноморского, Тихоокеанского флотов, а также Краснознаменной Амурской флотилии.

Утром 16 сентября 1941 г. эшелон с курсантами училищ имени Дзержинского и Орджоникидзе, а также выпускниками ВММА отправился из Ленинграда на станцию «Ладожское озеро». Вот как это описывал в своих воспоминаниях один из немногих выживших выпускников ВММА Аркадий Шварев [5]: «Около 9 часов встреча на Финляндском вокзале с такими же безоружными дзержинцами и гидрографами. Часов в 10 поезд наконец отошел. <...>. Через два с половиной

часа высадка у маяка, дважды обстрел с самолетов, марш через лес к берегу Ладожского озера (где-то в районе Осиновца – начала будущей «Дороги жизни Ленинграда»). После 5 км марша сидели в лесу под дождем, обстрелы с самолетов».

Около 17 ч началась погрузка на баржу № 752. К началу погрузки курсантов на барже уже находились отдельные группы людей из других учреждений. Процесс погрузки, детально изложенный в докладе военкома эшелона ВМУЗ полкового комиссара Макшанчикова [8], отражает неадекватность принятия решений начальником перевозок через Ладожское озеро капитаном I ранга Н.Ю. Авраамовым: «...Тов. Авраамов распорядился погрузить только половину нашего состава (примерно 400 человек), обещая оставшихся погрузить на другую баржу». Однако после того, как на баржу были отправлены курсанты-гидрографы и выпускники ВММА, он дал указание погрузить и «дзержинцев», пообещав потом их перевести на другую баржу, как только наша баржа отойдет от причальной стенки. Как только «дзержинцы» были погружены, последовало указание – в интересах устранения демаскировки курсантов училища им. Дзержинского с верхней палубы свести в трюм, затем были убраны сходни. Как только это последнее было сделано и буксир потянул нашу баржу, капитан I ранга Авраамов заявил, что другой баржи подано не будет и все погруженные будут следовать через Ладожское озеро в одной барже» [10, 14]. Не ясно, как предполагал осуществить переход курсантов с одной баржи на другую на выходе с порта Н.Ю. Авраамов? И если была другая баржа, то почему нельзя было сделать это сразу? Напрашивается вывод, что начальник перевозок отдавал распоряжения, заведомо зная, что не будет их исполнять.

Ситуацию на барже так описал Аркадий Шварев [5]: «16.09.1941. в 18.00 посадка на баржу – древнее скрипучее сооружение, всего два маленьких люка, лошадиный навоз, невероятная теснота (около 1500 человек нас, дзержинцев, гидрографов, сухопутников в форме, несколько гражданских, видимо, эстонцев), отсутствие спасательных средств, неработающие ветряки, мрачные предсказания шкипера. Вышли в 21.00, я вскоре уснул сидя (лечь было невозможно из-за тесноты)». По мнению В.М. Ковальчука [9], И.М. Кузинеца [10], З.Г. Русакова [21], А. Сидорчика [24], М. Сугоняева [26], В. Чернева [29] и других исследователей Ладожской трагедии, на барже могли оказаться от тысячи до тысячи семисот человек. Кроме людей, на ней разместили автомашины и другой груз, т. е. баржа оказалась сильно перегруженной [27, 28].

Из-за отсутствия в Осиновце буксира «Боевой», первоначально планировавшегося для буксировки, выход баржи № 752 задерживался. Ситуация разрешилась с вмешательством контр-адмирала А.Т. Заостровцева, который также отправлялся в Новую Ладугу. Для буксировки выделили ледкольный буксир «Орёл». Неопределенность с буксирами вызвала задержку отправления на несколько часов. Капитан

буксира И.Д. Ерофеев выразил беспокойство по поводу буксировки сильно перегруженной баржи при приближающемся шторме и рекомендовал отложить переход на следующий день. Однако начальство, вероятно, зная о частых налетах вражеской авиации в светлое время суток, оставило приказ без изменения [12, 27, 28]. Возможно, такое решение было обусловлено ещё и неустроенностью прилегающей территории, отсутствием бытовых условий, невозможностью обеспечить питанием такое большое количество людей. Или просто командование выполняло поставленную задачу организации переправы любой ценой, невзирая ни на что. Об истинных мотивах принятия решения руководством порта можно только строить догадки. Одно только не вызывает сомнений: не мог начальник перевозок – моряк-офицер, допуская значительный перегруз баржи и отправляя ее в условиях надвигающегося шторма, не зная, что подвергает огромному риску жизни тысячи людей. Или посчитал, что в условиях военного времени можно не учитывать водоизмещение и мореходные качества баржи?

Около 23 ч 16 сентября перегруженная эвакуируемая баржа № 752 вышла из порта Осиновец в Новую Ладугу. Ее тащил маломощный тридцатиметровый буксир «Орёл», построенный в 1904 году в Финляндии и имевший 22 человека команды [10].

Конвоировать баржу должна была канонерская лодка «Шексна». Но она сама была загружена эвакуируемыми и ушла в Новую Ладугу, обогнав баржу с буксиром. В результате буксир и ведомая им баржа были предоставлены сами себе. И это при том, что из-за четырехчасовой задержки около половины пути им предстояло пройти в светлое время суток, лишенными охраны от немецкой авиации и поддержки при возможных повреждениях.

Начальник аварийно-спасательного управления ВМФ контр-адмирал А.А. Кузнецов, находившийся на канонерской лодке «Шексна», так объяснял причину, по которой она не обеспечила сопровождение баржи: поскольку погрузка «Шексны» затянулась, она должна была либо догнать «Орёл» в темноте, либо следовать в Новую Ладугу самостоятельно. При постановке задачи руководством ей было предоставлено такое право, и она им воспользовалась [3].

Ближе к полуночи поднялся шторм, достигший к 2–3 часам ночи 17 сентября 7–8 баллов. Волны накрывали низко сидящую в воде баржу. Люди, располагавшиеся на палубе, вынуждены были цепляться друг за друга и за какие-либо предметы, опасаясь быть смытыми волнами. Корпус баржи содрогался под ударами волн. Женщин и детей укрыли в небольшой шкиперской рубке на палубе баржи.

Примерно в 3 ч ночи в средней части корпуса раздался скрежет. Старый деревянный корпус не устоял под ударами стихии, обшивка лопнула. В трюме баржи открылась течь. В связи с отсутствием необходимых инструментов и крепежного материала устранить её не удалось. Вода стала быстро заполнять трюм. Охваченные паникой, люди ринулись к выходным люкам. В

первую очередь наверх вывели женщин и детей. Под руководством капитана-лейтенанта Бокова и полкового комиссара Макшанчикова группой курсантов и выпускников ВММА была организована борьба за живучесть судна: вёдрами и ручной помпой стремились откачивать воду из трюма. Работали изо всех сил. Из воспоминаний А. Чернышева, также выпускника ВММА: «Сева Резонов (врач) организовал группу по выкачиванию воды из баржи... вёдрами. Конечно, толку мало, а у людей появилась надежда. Присоединился к ним». Однако воды в трюме становилось все больше. Осознав бесполезность своей работы, люди прекратили качать. Чтобы облегчить баржу, стали скидывать за борт груз, находившийся на палубе, но и это не спасло ситуацию. Баржа оседала все глубже. Волны смывали людей за борт. В сильный шторм и холодную осеннюю погоду (в ту ночь температура воды была от +10 до +12°C, а воздуха – от +4 до +9°C) шансов спастись практически не было.

В 6 (7?) ч утра на буксире заметили аварийный сигнал с баржи, которая сильно осела, волны смыли надстройку вместе с находящимися в ней женщинами с детьми и большую часть верхней палубы. С буксира послали в эфир сигнал SOS и приступили к спасению.

Канонерская лодка «Селемджа» находилась во время крушения баржи № 752 в том же районе и наверняка приняла сигнал SOS, на который обязана была отреагировать. Кроме того, с терпящей бедствие баржи, увидев канонерскую лодку, зажгли факел, махали простынёй, стреляли. Из воспоминаний военврача А. Чернышева: «Идут минуты, десятки минут, часы... а корабль не хочет нас замечать. И, видимо, командир видит в бинокль и артиллерист в свои приборы, как гибнут сотни людей в холодной ладожской воде». Однако она не присоединилась к спасательной операции, которую осуществлял маленький буксир. В докладе полкового комиссара Макшанчикова [8] подтверждаются описанные А. Чернышевым действия канонерской лодки: «Остальные, кто держался на поверхности воды, постепенно застывали и тонули или погибали, спасая других. Все это (происходило) в пределах видимости канонерской лодки «Селемджа», но она наблюдала и не подходила, чтобы спасти». Точно так же, как не спасала свою баржу, которую она потеряла в ту же ночь при буксировке из Новой Ладogi.

Приняв на борт максимально возможное количество утопающих, буксир «Орёл» направился в Новую Ладogu. Заостровцев лично санкционировал отход переполненного спасёнными буксира с места катастрофы. По пути буксир подошел к «Селемдже», и Заостровцев угрозой оружия заставил ее капитана идти спасать оставшихся. По мнению вице-адмирала Е. Шитикова, на тот момент курсанта училища имени Ф.Э. Дзержинского и непосредственного участника трагедии, по морским традициям буксир не должен был отходить от баржи до прихода помощи [30]. Вероятно, решение Заостровцева можно оправдать. Оставшись возле тонущей баржи, перегруженный буксир вряд ли мог оказать помощь гибнущим, но в то

же время подвергал риску жизни экипажа и спасенных. Жестоко, но таковы реалии жизни. Кроме того, подойдя к канонерской лодке, Заостровцев приказал ее командиру – капитану 3 ранга Антонову следовать для оказания помощи барже № 752, т. е. побудил его к активным действиям, хоть и с опозданием, что спасло жизнь еще более двух десятков людей. «Селемдже» удалось приблизиться к барже и снять с неё оставшихся выживших. Однако время было упущено. В результате «Селемджа» спасла только 24 человека [8].

Таким образом, в катастрофе в Ладожском озере погибло не менее 900–1000 человек. Некоторые исследователи утверждают, что эти данные занижены и в действительности жертв было 1200–1300. Точное количество людей, находившихся на барже, установить сейчас уже невозможно из-за отсутствовавшего в тот сложный период начала войны полного учета пассажиров. И если количество военнослужащих можно было восстановить по официальным документам организаций Министерства обороны, то с гражданскими сделать это гораздо сложнее. Тем не менее даже по количеству военнослужащих в разных источниках информация несколько разнится (рис 3).

По-видимому, менее достоверными являются сведения, приведённые в воспоминаниях спасшихся курсантов, написанные по прошествии многих лет. Вероятно, некоторое несоответствие количества погибших по разным источникам было связано с объективной сложностью при учете всех спасшихся.

Так, из ВММА, по данным, приведенным в докладе полкового комиссара Макшанчикова [8], на барже № 752 находилось 3 офицера начсостава, 179 выпускников, а также 8 человек членов семей. Спаслись только 47 выпускников. Погибло 143 человека, в том числе 132 выпускника академии.

Из донесения 6-го отделения народного комиссариата ВМФ, организационно-строевого отдела Краснознаменного Балтийского флота (КБФ) № 6/0505с от 14 июля 1944 г. (рассекречено) заместителя начальника ОРСО КБФ капитана 2-го ранга Михайлова – начальнику ЦБУП ВМФ полковнику интендантской службы Ермакову (вх. 1936с от 20.07.1947) и донесения начальника ВММА ВМФ бригадного врача А.И. Иванова и военкома ВММА ВМФ полкового комиссара Погодина в адрес начальника ВМУЗ МФ г. Астрахани за № 1295 с от 10.10.1941 г. и донесения начальнику 4-го управления ВМФ по формированию кадров КБФ № 1323м от 15 октября 1941 г. за подписью начальника ВММА ВМФ бригадного врача А.И. Иванова и военкома ВММА ВМФ полкового комиссара Погодина список безвозвратных потерь личного состава ВММА ВМФ составил 133 человека, из них 3 человека начальствующего состава и 130 человек выпускников.

В воспоминаниях А. Чернышева фигурирует 48 спасенных врачей. Вот как он описал произведенный тогда учёт: «Всех спасшихся на буксире разместили по группам в разные дома. Произвели «перекличку». Из нашей группы налицо оказалось 45 человек (врачи). Через несколько часов в нашу группу прибавилось еще

РАСЕКРЕЧЕНО АКТОМ №36/2004 Г.  
**ВОЕННОМУ КОМИССАРУ ВМУЗ ВМФ СССР**  
**КОРПУСНОМУ КОМИССАРУ ТОВ.ЛАУХИНУ**  
**ДОКЛАД О КАТАСТРОФЕ В ЛАДОЖСКОМ ОЗЕРЕ 17 СЕНТЯБРЯ 1941 Г.**

**а.) Училище им. Дзержинского**

	Было всего	Спаслось	Погибло
Начсостава	26	8	18
Мл. начсостава	4	-	4
Курсантов	393	85	308
Вольнонаемных	3	1	2
Членов семей: женщин	16	1	15
детей	1	-	1
Всего	443	95	348

**б.) Военно-Морская Медицинская Академия**

	Было всего	Спаслось	Погибло
Начсостава	3	-	3
Врачей выпускников	179	47	132
Членов семей: женщин	7	-	7
детей	1	-	1
Всего	190	47	143

**в.) Училище им. Орджоникидзе**

	Было всего	Спаслось	Погибло
Начсостава	13	5	8
Мл. начсостава	4	1	3
Курсантов	161	36	125
Членов семей: женщин	6	-	6
детей	2	-	2
Всего	186	42	144

Рис 3. Доклад о катастрофе в Ладожском озере (из рассекреченного акта № 36/2004 г.)

3 человека, позднее спасённых канонерской лодкой» [3]. К сожалению, во всех приведённых источниках фигурируют разные данные.

По данным исследователя Ладожской трагедии 17 сентября 1941 г. Самухиной Неониллы Анатольевны [https://vk.com/barzha752], на барже № 752 от ВММА отправилось 178 её выпускников (в том числе 21 женщина), 3 военврача из начсостава 1-го и 2-го рангов, а также 7 жен выпускников и 1 ребенок (дочь выпускницы ВММА Е.П. Травиной – десятилетняя Танечка Левашева). Из них погибли 131 выпускник, 3 военврача из начсостава, все 7 жен и 1 ребенок. Таким образом, погибших от ВММА было 134 военнослужащих и 8 членов их семей, спаслось только 47 выпускников, из них 3 женщины. Когда высказываются возражения, что погибших на барже № 752 от ВММА должно быть больше, поскольку выпускников было 220 человек, то Самухина Н.А. разъясняет на основе найденных ею в архивах документов, что еще 36 выпускников ВММА были командированы в распоряжение Военного совета КБФ и Штаба морской обороны и потому на барже № 752 не переправлялись, а также 6 человек по болезни были оставлены в ВММА.

Причины произошедшей катастрофы наиболее полно отразил в своем докладе Макшанчиков [8]. Это значительная перегрузка баржи, пренебрежение

прогнозом погоды, отсутствие порядка в парходстве, непригодность плавсредств для транспортировки людей. Но если вышеперечисленные причины можно как-то объяснить сумятицей первых месяцев войны, желанием выполнить приказы любой ценой, порой совершенно непродуманными действиями, приводящими в конечном итоге к бессмысленным потерям, то преступная халатность в организации охранения баржи в пути следования со стороны канонерской лодки «Шексна» и нежелание командира канонерской лодки «Селемджа» оказать помощь терпящим бедствие не находят никакого оправдания.

Все перечисленные причины можно охарактеризовать одним удобным для оправдания емким понятием, которым и сейчас часто прикрываются после различных трагедий, – человеческий фактор.

В числе погибших выпускников ВММА была старший военфельдшер Антонина Васильевна Белянко-Ткаченко. На барже она находилась со своим вторым мужем Алексеем Афанасьевичем Ткаченко, они были командированы в распоряжение Военного совета Черноморского флота. А.А. Ткаченко спасся в Ладожской трагедии, но ненадолго пережил свою жену. Он прибыл 30 сентября 1941 г. к месту службы на Черноморский флот в Севастополь, служил младшим врачом в 5-м батальоне 7-й Морской бригады, после 3

июля 1942 г. информация о нем обрывается. Попытки проследить его дальнейшую судьбу по имеющимся в Севастополе архивным документам, к сожалению, пока не дали положительных результатов.

Внучка Антонины Васильевны Белянко-Ткаченко Неонилла Анатольевна Самухина много лет исследует обстоятельства гибели людей на барже: изучает в архивах рассекреченные документы, отыскивает родственников погибших, по крупицам воссоздает биографию семей, объединённых общей трагедией. Она создала группу в социальной сети «ВКонтакте» «Баржа 752» (<https://vk.com/barzha752>), в которой выкладывает найденную ею информацию по Ладужской трагедии 17 сентября 1941 г. Надеемся, что благодаря ее энтузиазму в этой истории не останется неизвестных имен.

**Заключение.** Трагические страницы нашей военной истории не забыты молодым поколением. На берегу Ладужского озера в районе, откуда баржа № 752 отправилась в свой последний путь, на мемориале «Ладужский курган» установлены памятные стелы с именами погибших офицеров и курсантов военно-морских учебных заведений, выпускников ВММА, офицеров и сотрудников управлений ВМФ. Они не успели совершить подвиг, но сумели проявить свой героизм в минуты трагедии, потребовавшей от многих мужества, выдержки.

Командование, курсанты и слушатели факультета подготовки врачей для ВМФ Военно-медицинской академии им. С.М. Кирова являются прямыми преемниками ВММА, поэтому здесь свято чтут память о погибших на барже № 752 молодых врачах. Каждый год 17 сентября они отправляются на Ладогу, откуда баржа № 752 вышла в последний путь, возлагают цветы к обелискам мемориала «Дорога жизни» на Ладужском озере и в 49-м военном городке на Загородном проспекте, где ранее располагалась ВММА [27, 28]. С 9 мая 2018 г. курсанты стали принимать участие во Всероссийской акции «Бессмертный полк», пронося по Невскому проспекту портреты тех, кто был на барже № 752 в сентябре 1941 г. и стал примером героизма пусть не на поле боя, но в холодных водах Ладоги.

## Литература

- Алфимов, Н.Н. Записки военно-морского гигиениста / Н.Н. Алфимов. – СПб., 2003. – 128 с.
- Арутюнян, Л.В. Право на подвиг // Актуальные вопросы общественных наук: социология, политология, философия, история. – Новосибирск: Сиб. акад. книга. – 2016. – № 9–10 (59). – С. 33–39.
- Блытов, В. Гибель курсантов (трагедия Дороги жизни) / В. Блытов, О. Блытова // Живые! Помните погибших моряков! В 2-х кн. Кн. 2. – М., 2012. – 620 с.
- Ветераны Великой Отечественной войны (1941–1945) Военно-медицинской академии им. С.М. Кирова: в 2-х кн. / Под ред. И.Д. Косачева, А.И. Левшанкова. – СПб.: СпецЛит, 2015. – Кн. 1. – 486 с.
- Выживший на барже смерти: найден удивительный дневник катастрофы ладужского «Титаника», написанный питерским врачом // Моск. комсомолец. – 2012. – № 18. – 31 окт. – С. 3.
- Воспоминания выпускников Военно-морской медицинской академии / Ред. И.А. Шевченко. – СПб.: ВНИИК им. Б.Е. Веденеева, 2003. – С. 13–15.
- Дворкин, С. Трагедия на Ладоге. Воспоминания / С. Дворкин, А. Сегаль // Нева. – 2003. – № 8. – С. 56–62.
- Доклад полкового комиссара Макшанчикова о гибели людей на барже № 752 в Ладужской трагедии 17 сентября 1941 г.: рассекречено актом № 36/2004 г. // ЦВМА. – Ф. 881. – Оп. 1697. – № 4. – Д. 2265.
- Ковальчук, В.М. Ленинград и Большая земля: История Ладужской коммуникации блокированного Ленинграда в 1941–1943 гг. – Л.: Наука, 1975. – 328 с.
- Кузинец, И.М. Трагедия курсантов-дзержинцев на Ладужском озере (сентябрь 1941 г.) // Вишняковские чтения «Никто не забыт, ничто не забыто» (к 70-летию начала Великой Отечественной войны): мат. междунар. научн. конф., 25 марта 2011 г., Бокситогорск. – СПб.: ЛГУ им. А.С. Пушкина, 2011. – С. 50–55.
- Кузинец, И.М. Трудные дороги войны: к 70-летию Победы советского народа в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. – СПб.: Бранко, 2015. – С. 112–117.
- Ладужская купель // Волховские огни. – 1987. – 9 мая. – С. 68.
- Ладужская трагедия // Военные катастрофы на море / Сост. Н.Н. Непомнящий. – М.: Вече, 2001. – С. 124–198.
- Лазарев, Н.М. 1941-й, от 22 июня до 17 сентября: Чудская военная флотилия и второй батальон 2-й Отдельной бригады морской пехоты в боях на дальних и ближних подступах к Ленинграду. Катастрофа на Ладужском озере. – М.: Корвит, 1999. – 141 с.
- На Ладоге // Советский речной транспорт в Великой Отечественной войне. – М.: Воениздат, 1981. – С. 101–114.
- Наш курс: воспоминания слушателей Военно-медицинской академии (1972–1978) / Под ред. В.В. Сорока. – СПб.: Береста, 2018. – 665 с.
- На службе Родине: сборник воспоминаний о своей Alma Mater выпускников Военно-морской медицинской академии 1945 г. – её первого набора / Под ред. Э.В. Бондарева, А.П. Румянцева. – Л.: ЦКФ ВМФ, 1991. – 269 с.
- Никитин, Е.А. Слушатель сталинградского курса Овечкин А.М. // Вестн. Росс. воен.-мед. акад. – 2015. – № 3 (51). – С. 314–318.
- Пастухов, В.А. Военно-морская медицинская академия (ВММА). – СПб.: Родные просторы, 2015. – С. 47–55.
- Петреев, И.В. Записки военно-морских гигиенистов: очерки-воспоминания сотрудников кафедры военно-морской и радиационной гигиены / И.В. Петреев [и др.]. – СПб.: Эдиция, 2012. – 562 с.
- Русаков, З.Г. Нашим морем была Ладога: моряки Ладужской военной флотилии в битве за Ленинград. – Л.: Лениздат, 1989. – 182 с.
- Потёмкина, М.Н. Эвакуационно-реэвакуационные процессы и эвакуационное население на Урале в 1941–1948 гг.: автореф. дис. ... д-ра ист. наук. – Екатеринбург, 2004. – 32 с.
- Сапаров, А.В. Дорога жизни: Ладужское озеро. – Л.: Лениздат, 1957. – 303 с.
- Сидорчик, А. Спасти Ленинград. Подлинная история «ладужского «Титаника» // Аргументы и факты. – 2019. – 27 янв. – С. 12.
- Солонцов, В. Русский «Титаник» // Неизвестная планета. – 1998. – № 5. – С. 65.
- Сугоняева, М. Лейтенант речного флота // Волховские огни. – 2018. – Вып. 39, 5 окт. – С. 25.
- Толмачев, В.А. Ладужская трагедия. Гибель баржи № 752 // Двадцать первые Петровские чтения: мат. Всеросс. научн. конф. с междунар. участием, 20–21 ноября 2019 г. – СПб., 2020. – С. 195–203.

28. Толмачев, В.А. Ладожская трагедия. Гибель баржи № 752 // Война и мир в отечественной и мировой истории: мат. междунар. науч. конф. – СПб., 2020. – Т. 2. – С. 646–653.
29. Чернева, В. Последний рейс баржи № 752 // Родина. – 2019. – № 1. – С. 31.
30. Шитиков, Е.А. «Дорога жизни» начиналась с катастроф // Гангут. – СПб., 2006. – Вып. 39. – С. 79–87.
- 

I.A. Shevchuk, L.V. Arutyunyan, I.V. Petreev

### **The Ladoga Tragedy of September 17, 1941: Underreported Facts**

***Abstract.** The topic of studying the history of the great Patriotic war, which is still relevant, is reflected. One of the little – known pages of the besieged Leningrad is presented – the story of the death of people in the Ladoga tragedy on September 17, 1941 on barge No. 752. It considers the beginning of water evacuation from the blockaded Leningrad. Based on the memories of participants in those events and a number of documents, the paper discloses the factors that resulted in mass death of Red Navy officers, among whom were cadets and officers of the Dzerzhinsky High Navy Engineering School, Ordzhonikidze Navy Hydrographic School, graduates of the Naval Medical Academy, and their family members. The reasons of the tragedy were significant overload of the barge, underestimated unfavourable weather forecasts, lack of evacuation plan, unsuitable floating craft for transporting people, and neglected safety. Archival materials made it possible to reconstruct the barge sinking. Surge of Hitler's troop attacks in early times of the Great Patriotic War predetermined a less-than-prompt organisation of evacuation from Leningrad. This also was due to the fact that pre-war mobilisation plans did not consider mass evacuation measures and, accordingly, there were no clear tried and true plans. The authors of the article present separate archival summaries of the said events.*

***Key words:** barge No. 752, Naval Medical Academy, doctors, officers, cadets, Ladoga, Oryol tugboat, Osinovets, Selemджа gunboat, evacuation.*

Контактный телефон: +7-978-947-39-76; e-mail: larisaarutyunyan@yandex.ru