

Солнышкин Андрей Александрович,
аспирант, Институт Истории, СПбГУ
Solnyshkin Andrey Aleksandrovich,
postgraduate student, Institute of History,
St. Petersburg State University

**НОВЫЕ СВЕДЕНИЯ О ВОССТАНОВЛЕНИИ ОКТЯБРЬСКОЙ
ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В 1944 Г. ПО ДОКУМЕНТАМ ЦЕНТРАЛЬНОГО
ГОСУДАРСТВЕННОГО АРХИВА САНКТ-ПЕТЕРБУРГА
NEW INFORMATION ABOUT THE RESTORATION OF THE OCTOBER
RAILWAY IN 1944 ACCORDING TO THE DOCUMENTS
OF THE CENTRAL STATE ARCHIVE OF ST. PETERSBURG**

Аннотация. В период 1941-1943-х гг. Октябрьской железной дороге был нанесен серьезный ущерб немецко-фашистскими войсками. Одной из ключевых задач, стоявших перед железнодорожниками в 1944 г., было восстановление разрушенного хозяйства. В ходе исследования вопроса при анализе фондов Центрального государственного архива Санкт-Петербурга были выявлены новые документы, раскрывающие ход восстановления Октябрьской железной дороги в 1944 г. В данной статье предполагается рассмотреть, проанализировать, а также дать обзор сохранившегося архивного материала в фонде Октябрьской железной дороги Центрального государственного архива Санкт-Петербурга, посвященного исследуемому в статье вопросу.

Abstract. In the period 1941-1943 the October railway was seriously damaged by the German-nazi troops. One of the key tasks facing the railroad workers in 1944 was the restoration of the destroyed facility. During the study of the issue, when analyzing the funds of the Central State Archive of St. Petersburg, new documents were revealed revealing the progress of the restoration of the Oktyabrskaya Railway in 1944. This article is intended to review, analyze, and also provide an overview of the preserved archival material in the fund of the Oktyabrskaya Railway of the Central State Archive of St. Petersburg, devoted to the issue studied in the article.

Ключевые слова: ЦГА СПб, блокада Ленинграда, Октябрьская железная дорога, история Великой Отечественной войны, железнодорожники, восстановление.

Keywords: Central State Archive of St. Petersburg, the blockade of Leningrad, October railway, history of the Great Patriotic War, railway workers, restoration.

В истории Великой Отечественной войны до сих пор остаются различные малоизученные сюжеты, несмотря на существующую, порой обширную, историографию. Нередко это связано с тем, что некоторые документы либо не доступны для исследователей, либо не введены еще в научный оборот. Отметим, что, например, в истории Октябрьской железной дороги одним из сюжетов, который до сих пор остается без должного внимания исследователей, является вопрос восстановления разрушенного хозяйства в 1944 г. после того, как была полностью освобождена от немецко-фашистской оккупации Октябрьская железная дорога. Вместе с этим, как показал анализ материалов Центрального государственного архива (далее – ЦГА СПб), по данному вопросу в фондах отложились сведения, которые могут восполнить пробел в существующей историографии. Отметим, что обнаруженные в ходе исследования документы, в которых содержатся сведения о работе по восстановлению разрушенного хозяйства в 1944 г. Октябрьской железной дороги (отложившиеся в фонде



самой Октябрьской железной дороги), были относительно недавно переданы на государственное хранение в ЦГА СПб. Этими документами являются материалы 17 томов «Отчета о работе Октябрьской железной дороги в период Великой Отечественной войне», которые были переданы в ЦГА СПб в июне 2023 г. Как указывается, «... Отчет о работе Октябрьской железной дороги в период Великой Отечественной войны был составлен всего за два года (1945, 1946-е гг.) для обобщения опыта, полученного Октябрьской железной дорогой в период Великой Отечественной войны...» [1, С. 12]. В рамках обобщения опыта в томах Отчета также отложились весьма подробные и интересные сведения о том, как в каком состоянии было хозяйство Октябрьской железной дороги в 1944 г., как происходило его восстановление и т. д. Обратимся к сохранившимся документам.

В начале отметим, что в 1944 г. Октябрьская железная дорога, как и ранее в 1943 г. оставалась разделенной на две части: Северную и Южную. Их соединила проложенная в 1943 г. знаменитая «Дорога Победы» (более подробно смотри [2]). В состав Северной части входил Ленинградский железнодорожный узел, а также концы магистральных линий: «... Варшавской – до Александровской (21, 5 км. от Ленинграда); Балтийской – до Лигово (13, 6 км. от Ленинграда); Витебской – до Детского Села включительно (22, 7 км. от Ленинграда); Московской – до Поповки включительно (34, 4 км. от Ленинграда); Волхостроевской – до Ивановской (32, 5 км. от Ленинграда); Приморско-Белоостровской – до Райяйоки (33 км. от Ленинграда); Васкеловской – до Лемболово включительно (60, 1 км. от Ленинграда), а также целиком Ириновскую линию до Ладожского озера и до Волховстроя...» [3, Л. 6]. В состав Северной части также входил изолированный Ораниенбаумский участок (более подробно смотри [4]). Управление Северной частью осуществлялось из Ленинграда, где находилось и само Управление Октябрьской железной дороги.

Южная часть Октябрьской железной дороги на 1944 г. включала в себя «... главную Московскую линию от Дубцы вкл. до Москвы, Пестовскую линию от Пчевжа вкл. до Пестово и соединительные линии: между Московской и Пестовской Неболчи-Окуловка, между Пестовской и Северной железных дорог Кабожа-Подборовье...» [3, Л. 7]. Управлялась Южная часть со станции Бологое, где находился филиал Октябрьской железной дороги.

Как отмечается в документах, еще в 1943 г. руководством Ленинграда был произведен ряд мероприятий для обеспечения кадрами последующего восстановления Октябрьской железной дороги [3, Л. 8].

В январе 1944 г. началось освобождение оккупированных немецко-фашистскими войсками станций Октябрьской железной дороги. Так к вечеру 19 января 1944 г. была освобождена на Варшавской линии станция Александровская, а 20 января 1944 г. были освобождены станции Балтийской линии: Лигово, Стрельно, Володарская, Новый Петергоф, Старый Петергоф, Мартышкино и тем самым ранее изолированный Ораниенбаумский участок вновь соединился с Ленинградом [3, Л. 10]. Отметим, что освобождение всех линий Октябрьской железной дороги продлилось до 19 сентября 1944 г. В материалах ЦГА СПб отложились подробные сведения о том, когда были освобождены те или иные станции или линии Октябрьской железной дороги (Рис. 1, Рис. 2):



ОТДЕЛ

Список станций Октябрьской ж.д. с указанием дат захвата в 1941 г. немецкими войсками и освобождения от них в 1944 г. и т.д.

Станция	Захват	Освобождение
1. Деловое Озеро	IX-41	24.1.44
2. Валыки I-II	"	"
3. Вирваца	III-41	29.1.44
4. Дно	"	29.1.44
5. Сухозеро	"	24.1.44
6. Вилемская	"	29.1.41
7. Алашарово	IX-41	19.1.44
8. Кухра	"	29.1.44
9. Ручьяи	"	26.1.44

10. Озерская	IX-41	30.1.44
11. Луга	"	18.1.44
12. Новосоле	"	26.1.44
13. Молоки	"	1.1.44
14. Горново	"	9.1.44
15. Чернышовцы	"	20.1.44
16. Пскова	"	28.1.44
17. Острова	"	21.1.44
18. Кайново	"	22.1.44
19. Петрово-Мартыново	IX-41	20.1.44
20. Земари	IX-41	30.1.44
21. Красное Озеро	"	19.1.44
22. Псковск	III-41	20.1.44
23. Чудово	IX-41	29.1.44
24. Старая Русса	III-41	19.1.44
25. Порхов	III-41	26.1.44
26. Вязьма /ар Новгородской губ., уезд Псков/	"	4.1.44
27. Ратчина Псков, Вальг.	IX-41	26.1.44
28. Волосово	III-41	27.1.44
29. Выжесель	IX-41	1.1.44
30. Тосно II	IX-41	26.1.44
31. Мга I	"	27.1.44
32. Мга	III-41	22.1.44
33. Котлы	"	30.1.44
34. Усть-Мга	"	2.1.44
35. Полоцка	IX-41	26.1.44

35. Иобань	III-41	28.1.44
36. Пелля	"	22.1.44
37. Синяино	"	22.1.44
38. Погостье-Кириши	"	10-43 г.
39. Раяйоки-Териоки	IX-41	10.6.44
40. Катнельярви	"	16.6.44
41. Виборт	III-41	20.6.44
42. Кариоальми-Хиттола	"	19.9.44/по договору с Финляндией/
43. Немолово	IX-41	17.6.44
44. Рауту	"	13.6.44
45. Кивиниеми-Оршоболь	III-41	19.9.44/по договору с Финляндией/

Рисунок 1. Список станций Октябрьской железной дороги с указанием их захвата в 1941 г. и освобождения в 1944 г [3, Л. 11 – 13]

Список линий Октябрьской ж.д. с указанием дат захвата их немецкими войсками и освобождения Красной Армией:

Линия	Захват	Освобождение
1. Московская /Полоцка-Чудово/	III и IX-1941 г.	29.1.44
2. " /Волхово-Ж. Витера/	III-1941	1-1944г.
3. " /Калинин-Дряково/	XI-41	14.12.41
4. Витебская /Д.Озеро-Новосок./	8-9-41	1-II-44
5. Вятская /Пулково-Кайново/	III-IX-41	1-III-44
6. Валтиская /Видрово-Ст. Печергоф/	IX-41	20.1.44
7. " /Копоть-Земари/	III-41	1-1944
8. " /Нигоро-Земари/	III-IX-41	I-II-1944

9. Новгородская /Павловск II-Новгород/	III-41	I-II-41
10. Гдовская	"	II-1944
11. Опочечская	"	II-III-44
12. Чудово-Старая Русса	"	I-II-44
13. Луга-Новгород	"	I-II-44
14. Старая Русса-Псков	III-III-41	II-III-44
15. Ратчина-Тосно	IX-41	1-1944
16. Стекольные-Мга	IX-41	1-1944
17. Шинская-Волосово	III-41	I-II-44
18. Котлы-Курганово	III-41	I-II-44
19. Д-Озеро-Колпино	IX-41	24.1.44
20. Ивановская-Назья	III-41	1-1944
21. Мга-Синяино	III-41	1-1944
22. Шлиссельбург-Поляны	IX-41	18.1.43
23. Мга-Малукса	III-41	22.1.44
24. Погостье-Кириши	III-41	X-43
25. Выборгская /Раяйоки-Нурми/	IX-41	VI-44
26. Выборг-Тали	III-41	VI-44
27. Тали-Оршоболь	III-41	IX-44/по договору с Финляндией/
28. Нимата-Волкярви	IX-41	VI-44
29. Немолово-Петяярви	IX-41	VI-44
30. Кивиниеми-Хиттола	III-41	19.9.44/по договору с Финляндией/
31. Чудово-Волховострол /Тигола-Чудово II/	III-41	X-43

Таким образом 1 февраля 1944 года в наших руках целиком перешла оказавшаяся Валтиская линия, на всем протяжении от Лигова до Кивитиеппа - границы с Эстонской ССР.

Рисунок 2. Список линий Октябрьской железной дороги с указанием их захвата в 1941 г. и освобождения в 1944 г [3, Л. 13, 14]

После освобождения рабочим и служащим Октябрьской железной дороги предстояло восстановить разрушено хозяйство. Отметим, что многие станции Октябрьской железной дороги после их освобождения были либо сильно разрушены, либо даже полностью



уничтожены. В материалах ЦГА СПб сохранились фотографии того, как выглядели некоторые освобожденные в 1944 г. станции Октябрьской железной дороги. Приведем несколько примеров их фотографий: (Рис. 3, Рис. 4, Рис. 5, Рис. 6):



Рисунок 3. Вокзал станции Детское Село в 1944 г [5, Л. 4]



Рисунок 4. Вокзал станции Гатчино-Балтийская в 1944 г [5, Л. 46]





Рисунок 5. Вокзал станции Тосно в 1944 г [5, Л. 51]



Рисунок 6. Вокзал станции Лигово в 1944 г [5, Л. 58]

Одной из первых линий Октябрьской железной дороги, освобожденных в 1944 г., стала Балтийская линия до Кингисеппа. С нее и началось восстановление линий Октябрьской железной дороги в 1944 г. В восстановительных работах принимало участие Управление восстановительных работ № 2 (далее – УВВР № 2) под руководством легендарного генерал-директора пути и строительства Зубкова Ивана Георгиевича. Всего за две недели рабочие и служащие УВВР № 2 смогли выполнить восстановительные работы первой очереди на 135-ти километровой участке, проложив однопутную линию.



С 5 марта 1944 г. начала действовать Варшавская линия Октябрьской железной дороги на участке Ленинград – Луга: ее рабочие и служащие УВВР № 2 смогли восстановить за месяц [3, Л. 25]. Фотография восстановления в 1944 г. моста через р. Луга сохранилась в материалах ЦГА СПб (Рис. 7):



Рисунок 7. Восстановление моста через р. Луга у станции Толмачево Варшавской линии в 1944 г [3, Л. 56]

Витебская линия Октябрьской железной дороги начала действовать в феврале 1944 г. 23 февраля 1944 г. по линии Ленинград – Москва из Колпино до Дубцов прошел первый товарный поезд [5, Л. 75]. 20 марта 1944 г. одновременно из Ленинграда и Москвы отправились поезда «Красной Стрелы»: «...Именно этот день считается днем возрождения Московской магистрали...» [3, Л. 32]. Линия Ленинград – Волховстрой через Мгу начала работу с 20 июля 1944 г.

При восстановлении в 1944 г. путей Октябрьской железной дороги железнодорожники столкнулись с рядом трудностей. Как отмечается, в целом «...разрушения превзошли все ожидания. По существу, нужно было строить все заново. Никаких запасов рельс, шпал и креплений для такой гигантской по масштабам и срокам стройки не хватило бы. Пришлось изыскивать ресурсы на месте из того, что осталось на разрушенных станциях...» [5, Л. 76]. Всего, как указывается в документах ЦГА СПб, Октябрьской железной дороги за период Великой Отечественной войны был нанесен ущерб в размере 1 946 1948 тыс. рублей [5, Л. 37]. Одной из главных трудностей, с которой столкнулись железнодорожники-восстановители, было то, что многие рельсы были либо сняты отступающими немецко-фашистскими войсками, либо с помощью специальной машины разрублены для осложнения их последующего восстановления [5, Л. 62]. Для преодоления данного вида разрушений применялся следующий способ: «...при временном восстановлении главных путей в путь, наравне с нормальными рельсами укладывались так называемые «рубки». Это были куски разбитых рельс, колотые концы которых отпиливались восстановителями. Длина «рубков» составляла от 3 до 5 метров...» [3, Л. 50]. Около



470 километров путей в 1944 г. такими «коротышками» было восстановлено временно железнодорожниками Октябрьской железной дороги.

Как было указано выше, многие станции были фактически уничтожены. Для преодоления этих трудностей железнодорожниками были разработана временные вагоны-станции. Как указывается, «...в обыкновенный утепленный товарный вагон ставилась печка, устанавливался жезловой аппарат, телеграфный аппарат, вешались телефоны и селектор, и помещался необходимый инвентарь и мебель. Провода от устройств связи выводились к изоляторам наружу, и вагон-станция был готов. Его привозили в нужное место, устанавливали и подводили к нему провода. На приведение в действие такого вагона требовалось не более 1 часа...» [3, Л. 50]. Фотография такого временного вагона также сохранилась в материалах ЦГА СПб (Рис. 8):

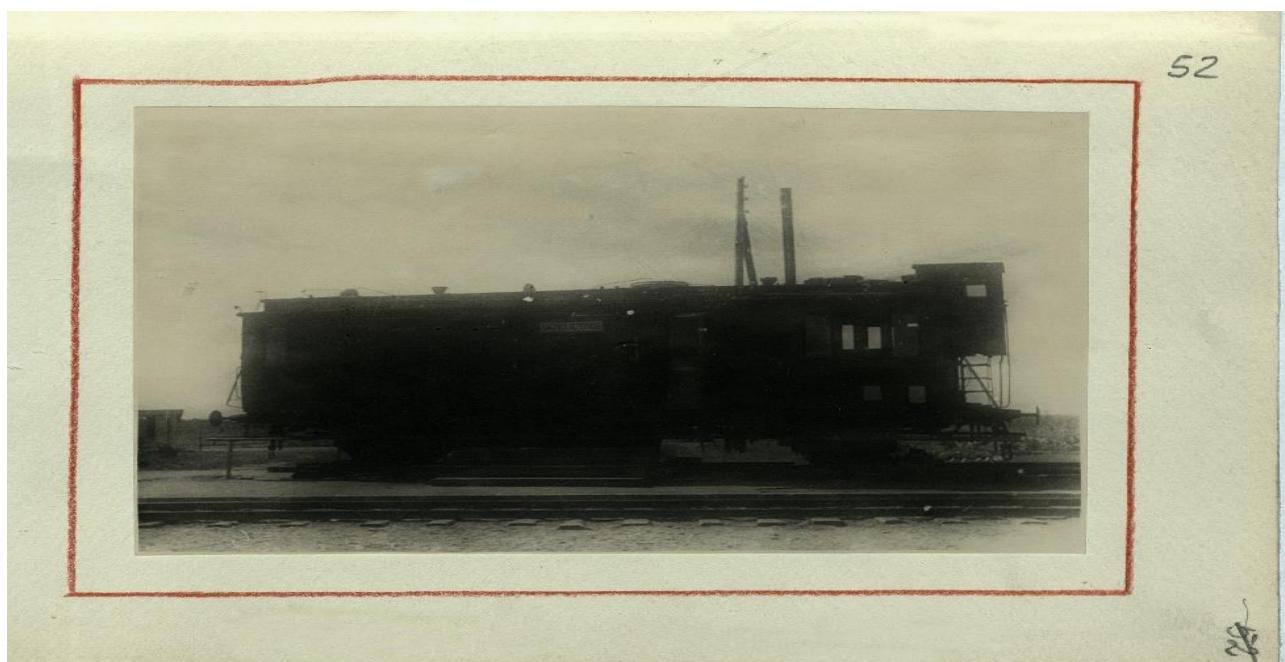


Рисунок 8. Вагон-вокзал. Станция Белоостров [3, Л. 52]

Как указывается в сохранившихся в ЦГА СПб документах, самым трудным в вопросе восстановления разрушенного хозяйства дороги железнодорожниками в 1944 г. было восстановление водоснабжения паровозов. Многие устройства для обслуживания паровозов водой и водоемы были уничтожены, однако это не помешало железнодорожникам наладить водоснабжение вновь. Так, например, на станции Гатчино-Пассажирская-Балтийская из Приоратского парка была протянута новая водонапорная линия и с помощью новых нагнетательных насосов вода пошла на станцию [5, Л. 78]. При восстановлении мостов железнодорожники Октябрьской железной дороги также столкнулись с большими трудностями. Так все железнодорожные мосты, как крупные, так и мелкие, были взорваны врагом, а то, что от них осталось не могло быть использовано при восстановлении. В связи с этим, одним из выходов из сложившейся ситуации стало создание временных деревянных переправ. Такая переправа строилась рядом с основным взорванным мостом и через нее проходил новый путь. Как указывалось, временно восстановленные мосты «... строились на бревенчатых эстакадах (ряжах), скрепленных болтами и скобами. Бревенчатые конструкции делались в виде отдельных мостовых устоев. На них укладывалась отдельная железная ферма, а на малых мостах (через ручьи или канавы, где не применялась труба) временно укладывалась



шпальная клетка...» [3, Л. 55]. В ЦГА СПб отложились фотографии временно восстановленных различных мостов Октябрьской железной дороги, например, у станции Чудово (Рис. 9):

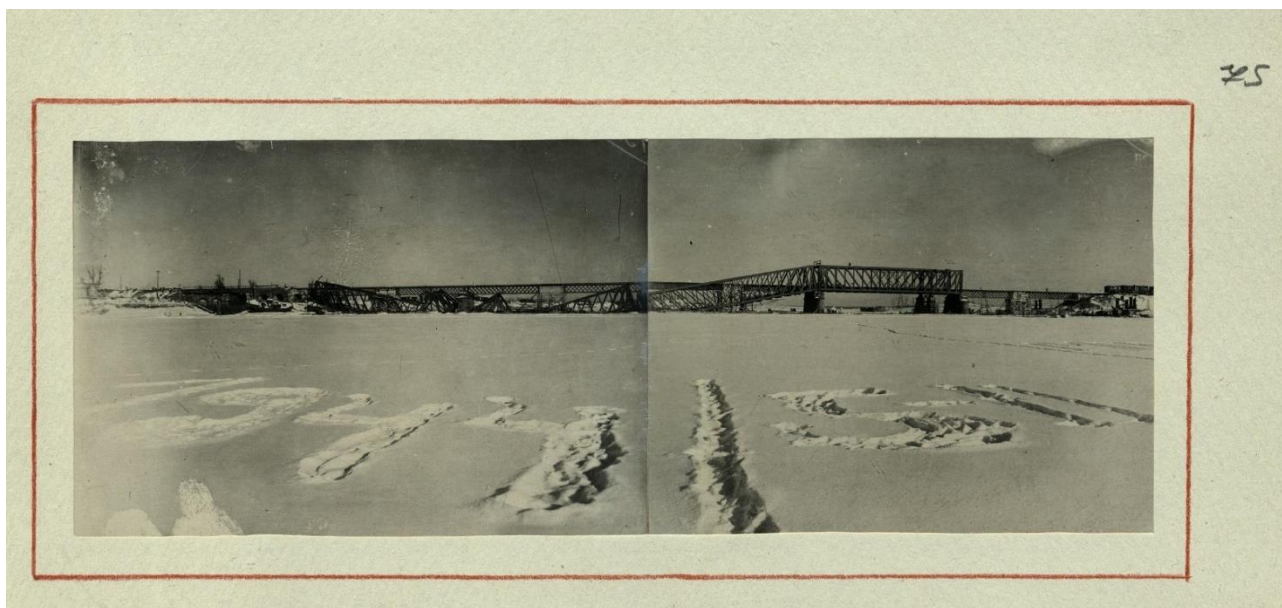


Рисунок 9. Временно восстановленный мост у станции Чудово в 1944 г [3, Л. 75]

В заключении стоит подчеркнуть, что благодаря мужеству и героизму железнодорожников, совершивших трудовой подвиг, в 1944 г. удалось в короткие сроки восстановить большую часть разрушенного хозяйства Октябрьской железной дороги. В сохранившихся документах указывается, что к концу 1944 г. железнодорожники восстановили: около 3000 главных и более 600 км. станционных путей; вновь отстроили более 30 паровозных стоек; около 100 пунктов водоснабжения; более 30 пунктов технического осмотра; свыше 10 электростанций; построили свыше 60 вокзалов или станционных зданий [5, Л. 102]. Это все произошло благодаря мужественной и каждодневной работе тысяч людей различных профессий и национальностей. Отметим, что тема восстановления хозяйства Октябрьской железной дороги в 1944 г. по-прежнему нуждается в комплексном изучении и ждет своего исследователя. В этом ему могут помочь документы, хранящиеся не только в ЦГА СПб, но и в других архивах Санкт-Петербурга. Добавим, что многие из железнодорожников, принимавших участие в восстановлении Октябрьской железной дороги, были впоследствии представлены ко многим Правительственным наградам. Их трудовой подвиг должен быть никогда не забыт! .

Список литературы:

1. Солнышкин А. А. Новые источники по истории участия в обороне Ленинграда железнодорожного транспорта в 1941 – 1944 гг. // Наукосфера. 2024. Т. 2. № 1. С. 11 – 15.
2. Солнышкин А. А. Новые факты о строительстве и эксплуатации в 1943–1944-х гг. «Дороги победы» и о ее роли в обеспечении Ленинграда и полного освобождения Ленинграда от немецко-фашистской блокады по документам Центрального государственного архива Санкт-Петербурга // Наукосфера. 2026. Т. 2. № 1. С. 25 – 36.
3. Октябрьская железная дорога в период Великой Отечественной войны, том 4, книга 1 // ЦГА СПб. Ф. Р-2275. Оп. 25. Д. 15.



4. Солнышкин А. А. Новые источники по истории работы Ораниенбаумского участка Октябрьской железной дороги в 1941 – 1942-х гг. // ВЕСТНИК НАУКИ. Январь 2025. Т. 1. № 1 (82). С. 783 – 789.

5. Октябрьская железная дорога в период Великой Отечественной войны, том 4, книга 2 // ЦГА СПб. Ф. Р-2275. Оп. 25. Д. 16.

