Железнодорожная линия Чудово – Веймарн в период немецкой оккупации, 1941 -1944 гг.

В 30-е годы, в годы первых пятилеток, во многих регионах СССР велось бурное строительство различных промышленных, энергетических, транспортных и прочих объектов. Разумеется, не являлась исключением и Ленинградская область. Так, перед самым началом Великой Отечественной войны была построена 295-километровой железнодорожная линии Тихвин – Будогощь – Чудово – Веймарн. За исключением участка Будогошь – Тихвин, которые существует и ныне, после войны железная дорога была разобрана и больше не функционировала. Почти вся недолгая история этой железной дороги связана с войной, при этом ее значительная часть (от Веймарна до Чудова) находилась с 1941 по 1944 год на оккупированной территории.

К сожалению, информация о степени готовности железной дороги к моменту начала Великой Отечественной войны весьма противоречива. Встречается мнение, что «дорога была построена к 1940 г.», другие предполагают, что «в основном железнодорожная линия была построена к середине 1941 г.», некоторые утверждают, что перед войной она так и не была достроена и никогда полностью не функционировала. Без тщательного изучения архивных материалов окончательный вывод по этому вопросу сделать, пожалуй, невозможно. Вместе с тем, можно отметить такой любопытный факт. На довоенных картах дорога не была нанесена совсем или была отмечена как строящаяся. То же самое относится к картам и схема научно-исторических изданий, которые иллюстрируют события начала Великой Отечественной войны. Однако на многих картах и схемах, относящихся к 1942 -1944 гг., железная дорога Чудово – Веймарн уже показана как существующая.

Конечно, это можно объяснить тем, что на подобные схемы а, бывает, и на карты наносятся далеко не все шоссейные и железные дороги, но все-таки это факт заставляет задуматься. Так, наличие участков дороги Тихвин – Будогощь – Чудово – Веймарн на немецких картах, по мнению исследователя И.И.Половцева, служит свидетельством того, что дорога была построена к началу войны. На мой взгляд, это очень смелое предположение и скорее этот факт можно считать еще одним подтверждением тому, о чем говорят многие документы и воспоминания – в период немецкой оккупации эта железная дорога была отремонтирована, а, возможно, достроена и полноценно функционировала.

Л.И. Колосова, в годы войны жительница деревни Симанково, что на озере Орлинском, свидетельствует:

За деревней проходила в сторону Дивенской одноколейная железная дорога, перед войной по ней прошли первые поезда. При немцах она работа вовсю, перевозила всякие грузы.

Железная ветка Чудово – Веймарн была введена в эксплуатацию не сразу – по всей видимости, примерно в середине 1942 г., но уже в 1943 г. и до окончания оккупации по этой железной дороге осуществлялись регулярные перевозки.

Достоверно неизвестно в какой состояние находилась железнодорожная ветка Чудово – Веймарн на момент начала оккупации. Возможно, она была не достроена, возможно, частично разрушена. В дневнике Франца Гальдера, начальник Генерального штаба сухопутных войск вермахта, есть такая запись предположительно относящееся к интересующей нас железнодорожной линии:

Обнаружена новая строящаяся железная дорога, идущая от Балтийского моря (из-под Ленинграда) в направлении Рыбинска. Строительство железнодорожной насыпи и искусственных сооружений закончено. Полотно еще не уложено. Очевидно, может использоваться для переброс войск походным порядком».

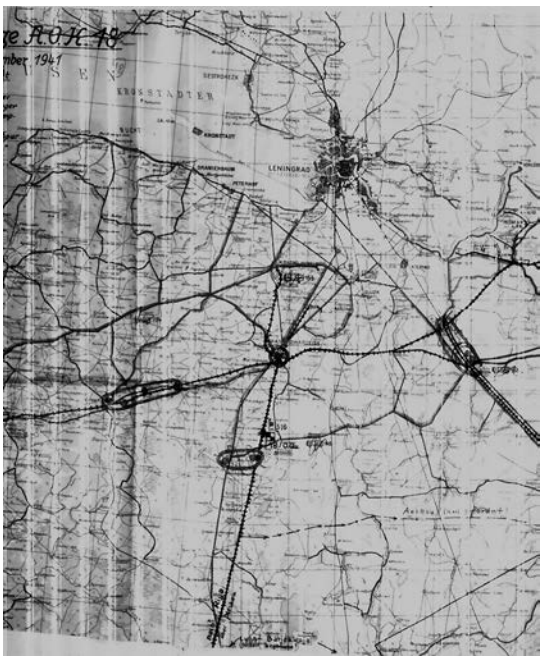
Поскольку новая железная дорога имела достаточно большую протяженность, остается не понятным относиться это описание ко всем участкам или только к некоторым. В любом случае, можно смело утверждать, что значительная часть железнодорожной инфраструктуры была к тому моменту построена – насыпь дороги, мосты через реки, пересечения с другими железнодорожными ветками. Многие из этих сооружений сохранилась и поныне. Учитывая это, совершенно не ясно почему в августе 1941 г. войска отступающей от Луги Южной оперативной группы не воспользовались насыпью этой дороги для того чтобы прорваться от Варшавской железной дороги к Витебской. Все-таки отступать по насыпи легче, чем продираться через леса, рубить деревья и строить гати.



Немецкая аэрофотосъемка станции Дивенская 1941 г. В верхней части снимка хорошо видно пересечение с жд Чудово – Веймарн. Пометка свидетельствует, что виадук на пересечении жд разрушен взрывом.

Сразу начать эксплуатацию железной дороги Чудово – Веймарн немцам было затруднительно. Известный факт – колея железной дороги на территории СССР (т.н. «русская колея») шире европейской колеи. Учитывая важную роль железнодорожного транспорта для снабжения войск, немецкое командование еще до нападения на Советский Союз озаботилось этой проблемой. Перешивка железнодорожной колеи от границы СССР была начата в соответствии с разработанным планом. По утверждению Франца Гальдера один немецкий железнодорожный батальон мог за день перешить до 20 километров железнодорожного полотна с русской на немецкую колею. Сначала переделывались основные железнодорожные магистрали, но постепенно были перешиты большинство второстепенных дорог. Эта задача была выполнена немецкой военно-строительной организацией Тодта (нем. *Organisation Todt*). При этом

для обеспечения регулярного снабжения немецких войск также строились новые железные дороги. Перешивка основных железнодорожных магистралей на оккупированной территории СССР в основном была закончена к середине 1942 г.



Железнодорожные магистрали в тылу немецких войск под Ленинградом на декабрь1941 г. Из фондов национального архива США (NARA). Линиями с продольными штрихами показаны перешитые на европейскую колею железные дороги.

В тылу немецкой Группы армий «Север» к концу 1941 г. были переделаны под немецкую колею основные железнодорожные магистрали к Ленинграду, такие как Балтийская, Варшавская, Московская, а также некоторые отдельные участки, например, Гатчина (Красногвардейск) – Тосно, Гатчина – Мга, Гатчина – Красное Село. К началу 1942 г. работы на железной дороге Чудово – Веймарн, по всей видимости, еще не начались. На немецких картах того периода она отмечена как «нуждающаяся в перешивки» (*нем. Ausbau gefordert*). При этом обращает на себя внимание тот факт, что на карте показан только перегон от Чудова до Дивенской, далее на Веймарн дорога не нанесена.

О том, в каком состоянии в начале 1942 г. был перегон от Чудова до Витебской железной дороги, оставил свидетельство партизана И.Ф. Кузнецова. В конце 1941 г. он был отправлен в составе небольшого отряда в тыл противника. Задачей отряда было возобновление партизанской борьбы в Оредежском районе Ленинградской области. Командиром отряда был назначен секретарь Оредежского РК ВКП(б) И.И. Исаков. Партизаны перешли линию фронта в районе станции Жарок на железнодорожной ветке Мга – Кириши, где не было сплошной линии фронта, и направились на восток в сторону станции Новинка.

Здесь, недалеко от Витебской железной дороги, находилась заранее подготовленная партизанская база.

В тяжелейших условиях партизаны, не имевшие лыж, совершили более чем 60 километровый пеший переход через заснеженные леса и болота. Преодолев железную дорогу и шоссе Ленинград – Москва между Любанью и Помераньем партизаны направились к недостроенной железной дороге Чудово – Веймарн.

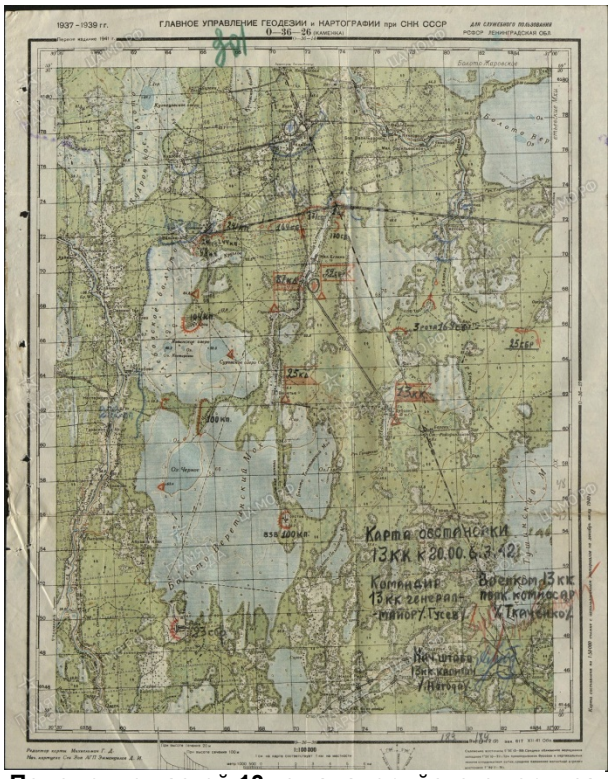
Сейчас выйти на железнодорожную трассу, незаконченную строительством до начала войны, надеясь, что по ней идти легче… Но нас тут встретило горькое разочарование, дорога не функционировала и была занесена толстым слоем снега, пришлось опять идти выше колена в снегу. Силы окончательно иссякли, продукты уже у всех вышли и мы медленным шагом по глубокому снегу двигались вперёд.

Дальнейший маршрут партизан пролегал через деревни Коровий Ручей, Ёглино, Конечки. Около 10 февраля (переход занял около 40 дней!!!) партизаны вышли к деревни Порожки откуда затем проследовали в район станции Новинка. Таким образом, отряд преодолел порядка 40 километров по насыпи железной дороге. По всей видимости, вводом в эксплуатацию этого участка дороги противник пока не занимался.

Однако не только технические сложности мешали вводу в эксплуатацию железной дороги Чудово – Веймарн. Жертвы и лишения партизан были напрасными – буквально через несколько дней они встретились с частями Красной Армии, прорвавшимися к железной дороге с юга. Участок железной дороги от Чудова до района севернее Новинки почти на всем протяжении стал ареной кровопролитных боев, где насыпь была важным рубежом, а объекты железнодорожной инфраструктуры – опорными пунктами.

Вначале 1942 г. войска Волховского фронта, развивая достигнутый в ходе контрнаступления под Тихвином и Волховом успех, перешли в решительное наступление с целью во взаимодействии с Ленин-

градским фронтом нанести поражение немецкой Группе армий «Север» и снять блокаду Ленинграда. Изначально на главном направлении 2-й ударной армии сопутствовал некоторый успех – войска форсировали реку Волхов и прорвали немецкую оборону. В образовавшийся прорыв был брошен 13-й кавалерийский корпус, который с боями стал продвигаться на север в общем направлении на Лисино-Корпус. К середине февраля части корпуса (25-я, 87-я кавалерийские дивизии, 59-я стрелковая бригада) в нескольких местах вышли к насыпи железной дороги, которая в оперативных документах именовалась как Чудово – Кингисепп. Враг укрепился в населенных пунктах у железной дороги и оказывал ожесточенное сопротивление. Тяжелые бои разгорелись за Порожки, Конечки и Вяльякку, а также за Малое, Большое Ёглино, платформу Ёглино, Какаменку, Глубочку и Верховье. На некоторых участках противника удалось потеснить. Так, после упорного боя были взяты Малое и Большое Ёглино, затем платформа Ёглино. Немцы создали линию обороны вдоль железной дороги, особенно сильным опорным пунктом был железнодорожный мост-виадук. Виадук был уничтожен бомбардировкой самолетов ПО-2 и противник был выбит с рубежа железной дороги и отброшен к Каменке. Однако полностью оборона противника не была взлома, а на других участках не удалось достичь даже локальных успехов. На не-



Положение частей 13-го кавалерийского корпуса 2-й ударной армии Волховского фронта на 6 марта 1942 г. ЦАМО РФ.
Примечательно, что железная дорога Чудово – Вейсарн, изначально ненанесенная на карту, нарисована частично от руки.

сколько месяце, до конца мая 1942 г. фронт на этом участке стабилизировался.

В конце февраля 1942 г. 13-й кавалерийский корпуса получил новую задачу – изменить направление главного удара и наступать на Любань. Для этого в состав корпуса была передана 80-я кавалерийская дивизия, один полк 327-й стрелковой дивизии и некоторые другие части. Снова насыпь железнодорожной линии Чудово – Веймарн стала важным рубежом. Боевая группа 13-го кавалерийского корпуса прорвала оборону противника у Красной Горки и устремилась к Любани. Однако противник ударами с двух сторон вдоль железной дороги отрезал прорвавшихся вперед от основных сил корпуса. С тяжелыми потерями и бросив тяжелое вооружение боевая группа, после нескольких недель блуждания по тылам противника, в начале марта все-таки сумела прорваться из окружения.

В этих обстоятельствах немцам о ремонте железнодорожной линии на участке от Чудово до Порожка, конечно, не приходилось и думать, хотя в сложившихся обстоятельствах эта линия коммуникаций могла иметь большое значение. В результате советского наступления в районе Мясного Бора были перерезаны шоссе Ленинград – Москва и железная дорого Новгород – Чудово. Снабжение немецкой группировки в треугольнике Кириши – Чудово – Любань приходилось осуществлять окольными путями.



«Панар 178» (фр. Panhard 178) или AMD 35 – тяжелый бронеавтомобиль французского производства. Захваченные как трофеи немецкими войсками бронеавтомобили широко использовались как на Восточном, так и на Западном фронтах.

Житель деревни Нестерково А.П. Гусев, переживший те драматические события, вспоминал, что уже в начале 1942 г. по насыпи «немцы пустили дрезину и контролировали окрестности». Возможно, перешивка железной дороги уже велась

и боевые действия этот процесс остановили, а возможно как раз из-за боевых действий немцы ускорили этот процесс с целью создания важной линии снабжения.

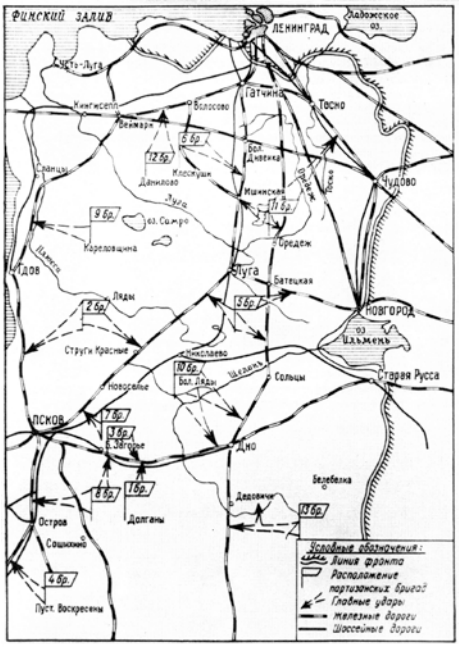


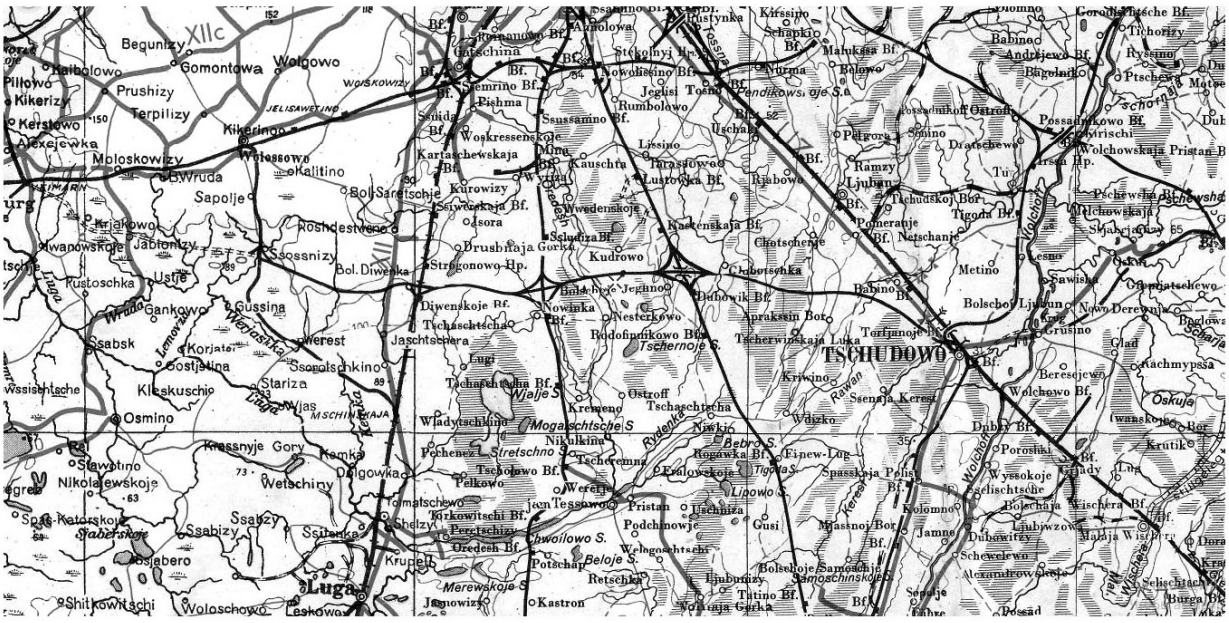
Схема базирования Ленинградских партизанских бригад на заключительном этапе партизанской войны.

Уже в марте-апреле 1942 г. прорвавшиеся далеко вперед части 2-й ударной армии оказались фактически в окружении. В мае 1942 г. началось отступление, которое закончилось тяжелейшим поражением. Территория, по которой проходила железная дорога Чудово – Веймарн снова стала глубоким тылом. Трудно установить точное время, когда эта железнодорожная линия немцами была пущена в эксплуатацию, но есть свидетельства, что она функционировала уже летом 1942 г. В отчете секретаря Оредежского обкома ВКП (б) о боевой деятельности Оредежского партизанского отряда с 01.06. по 01.09. 1942 г. говорится, что в середине июля «на железнодорожной трассе между деревнями Конечки и Ёглино пущена под откос автодрезина с солдатами, убито 7 гитлеровцев». Также И.И. Исаков, в то время командир одного из партизанских отрядов, в своих воспоминаниях свидетельствует, что в конце лета на «железнодорожной трасе между деревнями Конечки и Глубочки была совершена диверсия, пушен под откос «мотовоз и шесть вагонеток с боеприпасами». При этом существование этой железной дороги, по всей видимости, сюрпризом для партизан не было. В 1943 г., когда железная дорога от Дивенской до Чудова активно функционировала, подобных происшествий было отмечено немало.

В фондах Национального архива США (NARA) храниться журнал боевых действий за 1943 г. 583-го армейского тылового района, кото-

рый располагался в тылу 18-й немецкой армии на оккупированной территории Ленинградской области. В распоряжении этого армейского тылового района имелось 4 полевые и 15 районных (местных) комендатур, а также несколько охранных батальонов, отдельные роты и другие небольшие подразделения которые противостояли партизанам и подпольщикам. Между сухими фактами, описывающими эту кровавую и беспощадную борьбу, можно найти немало сведений и по интересующему нас вопросу. Вот несколько примеров. 31 мая в 5 километрах восточнее деревни Порожки, после прохождения транспортного поезда, произошел подрыв пути. При этом осуществлявший подрыв партизан погиб на месте. 18 июня патруль 7-й роты 666-го восточного батальона предотвратил подрыв железной дороги возле станции Конечки, обезвредив подрывной заряд (24 толовые шашки по 400 грамм).

По описанию этих происшествий сделать вывод об интенсивность движения и значимость перевозок по участку Дивенская – Новинка Северна - Чудово достаточно сложно. К сожалению, об участке дороги Дивенская – Веймарн упоминаний нет вовсе, хотя есть свиде-


TSCHUDOWO
Luga
Begunizy
Gomontowa
Prushizy
Terpilizy
Kikerino
Kerstowo
Alexejewka
Moloskowizy
Sapolje
Kriakowo
Jablonizy
Ustje
Gussina
Korjate
Kleskuschio
Osmino
Slawotino
Nikolajewskoje
Ssabizy
Ssabsk
Jaschtschera
Tschaschtscha
Diwenskoje Bf.
Nowinka
Nesterkowo
Podofinikowo
Tschernoje S.
Apraksin Bor
Tscherwinskaja Luka
Ostroff
Krewino
Ssenja
Kerest
Widzko
Nikio
Nikulkina
Pechenez
Stretschno
Tscheremna
Rogawka
Finew-Lug
Tigowas.
Pelkowo
Tomatschowo
Pristan
Uschnitza
Gusi
Podchmowje
Chwoilowo S.
Beloje S.
Merewskoje S.
Potschap
Retschka
Ljubunizy
Tatino
Bolschoje Samoschje
Malaja Gorka
Kastron
Jenowizy
Woloschowo
Leskowo
Shitkowitschi
Ssabizy
Ssitenka
Krupel
Oredesh
Tschelzy
Pertschizy
Turkowitschi
Wetschiny
Dalgowka
Komka
Kressnyje Gory
Staritza
Kleskuschio
Ssopolschkino
Lugi
Ssorest
Gussina
Bol. Diwenka
Ustje
Rustoschka
Ssossnizy
Brusbraja Gorka
Strogonowo Hp.
Kudrowo
Jegnino
Bold. hoje
Roshdestwena
Ssora
Sapolje
Bol-Saretschje
Kurowizy
Seiwerskaja Bf.
Wwedenskoje
Kaskenskaja Bf.
Chotschenje
Netschanje
Pomeranje
Ramzy
Ljubun
Tschudskoj Bf.
Tigoda Bf.
Petrora
Ssmino
Dratschewo
Ostroff
Possadnikowo Bf.
Wolchowskaja Pristan
Wolchowskaja
Metino
Babino
Bolschoi Ljubun
Sawinka
Grusino
Beresejewo
Wolchowo Bf.
Dubby Bf.
Poroshki
Krutik
Wyssokoje
Schelichtsche
Bolschaja Wischera
Malaja Wischera
Kolomno
Jamne
Dubowitzy
Schewelewo
Alexandrowskaja
Laubwzowo
Mjasnoi Bor
Ssenaja
Spasskaja Polist
Kerest
Lipowo
Rydelka
Wjaje S.
Mogalschtsche S.
Ssabizy
Ssitenka
Oshuja
Ssyas
Lemowka
Wrudo
Werebja
Ssabsk
Korjate
Ssostjetina
Staritza
Osmino
Kressnyje Gory
Komka
Dalgowka
Wetschiny
Nikolajewskoje
Slawotino
Ketorskoje
Ssabizy
Ssitenka
Krupel
Oredesh
Tschelzy
Pertschizy
Turkowitschi
Tomatschowo
Pelkowo
Tschelowo Bf.
Tschernemna
Stretschno
Nikulkina
Nikio
Widzko
Ssenaja
Kerest
Krewino
Ostroff
Tschaschtscha
Wjaje S.
Mogalschtsche S.
Rydelka
Rogawka
Bebrs.
Tigowas.
Finew-Lug
Spasskaja Polist
Ewalowskoje
Lia

тельства с советской стороны, что 12-я (Приморская) ленинградская партизанская бригада вела активные действия «на западном участке железнодорожной ветки Веймарн – Бол. Дивенки». Всего же помимо 12-й в районе этой железной дороги на заключительном этапе войны также действовали 6-я, 11-я ленинградские партизанские бригады.

Активность партизан заставляла оккупационные силы подходить к охране участка железной дороги Дивенская – Чудово со всей тщательностью. По всей видимости, эта линия коммуникаций играла немаловажную большую роль для снабжения немецких войск. На всем перегоне были организованы опорные пункты, особое внимание уделялось охране мостов через реки, а для патрулирования привлекались даже бронепоезда. Так, в марте в распоряжение 666-го восточного батальона в Дивенской для охраны железной дороги прибыла бронированная дрезина, которая могла применяться также для передвижения по шоссе. По всей видимости, это был тяжелый бронеавтомобиль французского производства «Панар 178», вооруженный 25-мм пушкой, который мог двигаться, как по обычной дороге, так и по рельсам. Причем замена колес занимала не более 10-15 минут.

Вскоре для патрулирования стал использоваться и самый настоящий бронепоезд. В мае 1943 г. в распоряжение Группы армий «Север» прибыл бронепоезд №63 нового типа ВР-42. По уровню защищенности бронепоезда этого типа превосходили своих предшественников и предназначались как для борьбы с партизанами, так и для борьбы с регулярной армией. Помимо



Бронепоезд №63. Десант построился перед разведкой.

паровоза, защищенного броней, в состав бронепоезда входили артиллерийские вагоны и командно–штабной вагон, в котором также размешался десант пехоты. По краям бронепоезда располагались платформы с танками Pz. KpFw. 38 (t) и платформы с бронеавтомобилями «Панар 178». При необходимости танки могли достаточно быстро покинуть платформы и преследовать врага вне железнодорожных путей, а бронеавтомобили, как было уже сказано выше, могли передвигаться как по шоссе, так и по железной дороге.



19 июня 1943г. на железнодорожной ветке Батецкая – Новинка партизанами были убиты 3 немецких солдат из экипажа бронепоезда. На кадре запечатлена погрузка тел погибших на бронепоезд.

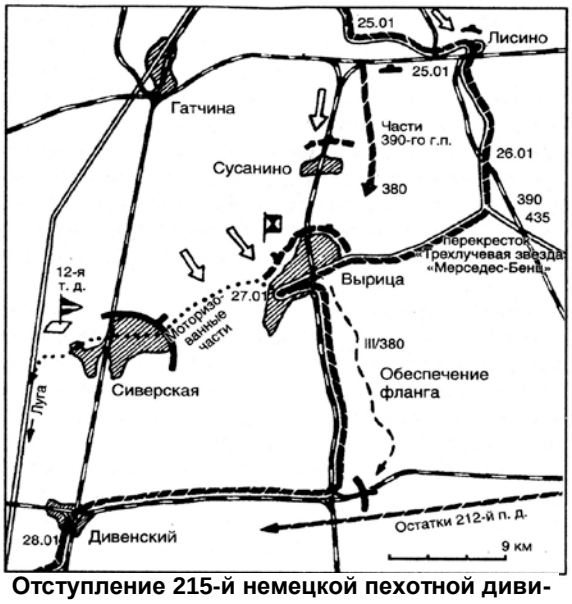
Известно достаточно много фотографий бронепоезда №63, снятых в Ленинградской области в 1943 г. Вполне вероятно, что какие-то из них были сделаны и на линии Веймарн - Чудово. Бронепоезд №63 патрулировал основные железные дороги в тылу 18-й немецкой армии и интересующий нас перегон не был исключением. Так, в начале мая 1943 г. бронепоезд совершил контрольную поездку по маршруту Дивенская – Ёглино. При этом сообщалось, что далее Ёглино в направление Глубочки дорога для бронепоезда непроходима. Остается только догадываться, что означает эта фраза и функционировал



Бронепоезд №63. Сбоку видны ранее подорванные партизанами и свалившиеся под откос вагоны.

ли перегон до Чудова (впрямую об этом в документе не сказано) или этот участок был непроходим только для такого бронированного монстра, которым являлись бронепоезда типа ВР-42. Через несколько месяцев, в конце сентября, бронепоезд, приняв на борт 4 охотничьи команды (10-й и 12-й авиаполевых дивизий Люфтваффе, 132-й и 254-й пехотных дивизий), совершил поездку «со станции Дивенская в направлении Чудово» чтобы сменить ими охрану мостов через реки Оредеж, Еглинка, Тосно и Тигода. Железная дорога пересекала реку Тигода гораздо дальше Глубочки. Возможно, к этому моменту весь перегон до Чудова был полностью отремонтирован и стал проезжим даже для тяжелого бронепоезда.

В январе 1944 г. войска Ленинградского и Волховского фронтов начали операцию по полному освобождению Ленинграда от вражеской блокады. Под натиском Красной Армии немецкие войска были вынуждены спешно отступать. В сложившихся обстоятельствах ветка Чудово – Дивенская сыграла свою немаловажную роль, не только как железная, но и как обычная дорога.



Отступление 215-й немецкой пехотной дивизии через Вырицу в январе 1944 г.

К 27 января отступающие с разных сторон от Пушкина, Павловка, Ульяновки, Мги и Тосно части различных немецких соединений сосредоточились в Вырице. Им как можно скорее было необходимо прорваться к шоссе на Лугу, но преследовавшие их по пятам части Красной Армии в любой момент могли перерезать все пути отступления. Командованием 26-го армейского корпуса, которому были подчинены оказавшиеся в Вырице войска, было принято решение разделить их. Артиллерия и моторизированные части должны били отсту-

пать по шоссе Вырица – Куровицы – Сиверский и далее на юг в сторону Луги. Одновременно пехота должна была отходить на юг по насыпи Витебской железной дороги до пересечения с железной дорогой Чудово – Веймарн и далее на запад к Варшавской железной дороге. Из «Истории 215-й пехотной дивизии»:

Когда 28 января забрезжил свинцовый рассвет, молчаливые ряды бойцов неожиданно оживились. Из предрассветных сумерек им навстречу выползли три товарных состава, которые толкали дымящиеся паровозы! Каким-то образом командованию удалось организовать отправку этих поездов навстречу отходившим войскам. Это были вагоны, предназначенные для перевозки скота, даже без клочка соломы на полу, но смертельно уставшим бойцам казалось, что еще никогда в жизни они не ездили с большим комфортом, чем в это хмурое утро.

В настоящее время попасть из Вырицы в Дивенскую по железной дороге можно только окольными путями, но вначале 1944 г. такое путешествие было относительно быстрым и облегчило немцам отступление из Вырицы. Если личный состав 215-й пехотной дивизии был эвакуирован поездами, то 24-й пехотной дивизии пришлось отступать пешком. Более того, командование приказало дивизии занять оборону у перекрестка железных дорог и у станции Новинка и обеспечить отступление немецких частей по участку железной дороги от Чудова. По всей видимости, участок до Витебской железной дороги уже не функционировал – немецкий передовой пикет занял оборону на берегу Оредежа у разрушенного железнодорожного моста. Разбитые под Лисино-Корпусом части немецкой 212-й пехотной дивизии, пройдя через Каменку, далее отступали по насыпи железной дороги. Немцы удерживали Любань вечера 28 января, но от туда они отступили не к железной дороге Чудово – Веймарн, а отошли на юг через Коркино, Червино, Огорели в сторону поселка Оредеж.

Советские войска полностью овладели Вырицей к середине дня 28 января. Однако части 110-го стрелкового корпуса (56-я, 72-я и 85-я

стрелковые дивизии) не стали преследовать противника вдоль Витебской железной дороги, а продолжили наступление на юго-запад в направлении Дружной Горки. Пройдя лесными дорогами 72-я стрелковая дивизия вышла во фланг группировки противника в Сиверской, а 85-я стрелковая дивизия перерезала железную дорогу Чудово – Веймарн в районе деревни Заозерье и станции Дружная Горка. Путь отступления для немецкой группировки, остававшейся у Витебской железной дороги, был отрезан.

Насыпь железной дороги Чудово – Веймарн оказалась весьма важной дорогой в этой лесисто-болотистой местности и для отступающих на запад немцев, и для преследовавших их частей Красной Армии. Зимой 1944 г. мороз чередовался с оттепелями и многие лесные тропы и дороги оказались почти непроходимыми. Например, попытка одного полка 18-й стрелковой дивизии пройти по маршруту Напорожки – Сердце – станция Слудицы закончилась неудачей. Полк, завязнув в незамёрзшем болоте, был вынужден вернуться назад и проследовать вслед за основными силами дивизии по насыпи железной дороги в сторону Дивенской. Также по насыпи из района Любани затем прошли и бойцы 80-й стрелковой дивизии.

Немцам, отступавшим по дороге, все-таки удалось вырваться из окружения, прорвавшись через заслон 85-й стрелковой дивизии у станции Дружная Горка. Не последнюю роль в этом сыграл тот факт, что поезда перегон от Варшавской до Витебской железной дороги действовал до последнего. Так, уже под огнем противника поездом отступающим были доставлены боеприпасы и продовольствие, а раненые и больные были вывезены в тыл. По советским данным прорыву немцев из окружения содействовал бронепоезд. В документах и свидетельствах не раз упоминается здание станции Дружная Горка. Кто и когда построил это здание остается невыясненным. Само здание, где разместился госпиталь, было сожжено немцами при прорыве

из окружения, в огне погибло около 80 солдат и офицеров. В настоящее время на этом месте установлен памятный знак.

Эти драматические события стали окончанием истории эксплуатации железной дороги Чудово – Веймарн в годы войны. Далее по линии железной дороги в сторону Веймарна, до ее пересечения с железной дорогой Гатчина – Нарва был большой разрыв фронта, где активных боевых действий не велось. Не встречая серьезного сопротивления, зачастую наступая в походных колоннах, части 42-й армии к 30 января пересекли железную дорогу в нескольких местах, овладели станцией Веймар и продолжили наступление на Кингисепп и Гдов. Железная дорога Чудово – Веймарн на всем протяжении была освобождена.



Положение войск Ленинградского фронта на линии железной дороги Дивенская – Веймарн 28-31 января 1944 г. Фрагмент карты боевых действий Ленинградского фронта за январь 1944 г. (ЦАМО РФ).

Учитывая исключительную важность железнодорожного сообщения, сразу же после освобождения той или иной магистрали начинались ремонтно-восстановительные работы. По данным технической разведки, 3204 километров железнодорожного пути, освобожденного Ленинградский и Волховским фронтами, 658 км (20,5%) противником было эвакуировано, а 1290 км (40,2%) разрушено. Имевшиеся во фронтах силы и средства не позволяли одновременно производить восстановление всех освобожденных направлений. После войны же-

лезная дорога Чудово – Веймарн так и не была восстановлена. Возможно, неразрушенные участки дороги тогда и были разобраны для восстановления более важных стратегических направлений.

Конечно, этот короткий рассказ не претендует на полную историю функционирования железнодорожной ветки Чудово – Веймарн в годы войны. Эта лишь попытка обозначить отдельные, любопытные темы истории того периода. Для разрешения же всех, или хотя бы больше части, еще остающихся вопросов и загадок необходимы поиск и изучение большого массива документов и свидетельств тех времен. Работа в этом направлении будет продолжена.

ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ

1. *Репортаж из-за линии фронта. Партизанская война в Ленинградской области 1941-1944 гг. / Автор-составитель М.М. Фрейдзон. СПб., ИПК «Вести», 2000.*
2. *Половцев И.Н. Железная дорога Веймарн – Чудово – Будогощь - Тихвин: Строительство-75 НКПС.*
3. *Мартынов В.Л., Сазонова И.Е. Историческая география путей сообщения северо-запада: «Время железных дорог» (Вторая половина XIX века – первая половина XX века. Псковский региональный журнал №4 (32), 2017.*
4. *Искаков И.И. Гроза над Оредежем. Лениздат, 1975.*
5. *Каминский О. Борьба в тылу 18-й немецкой армии (www.proza.ru)*
6. *Wolfganf Sawodny. Panzerzuge im einsatz auf deutscher seite 1939-1945.*
7. *Материалы Оредежского краеведческого музея (vk.com/oredezhmuseum)*
8. *Шельм В., Мерле Г. 215-я пехотная дивизия. 1939-1945/Пер. с нем. А.Г. Николаева. – М.: ЗАО Издательство Центрполиграф, 2015.*
9. *Теттау Г., Ферзок К. История 24-й пехотной дивизии 1935-1945. (Hans von Tettau, Kurt Versock. Die Geschichte der 24. Infanterie-Division. Dörfler, 1956).*
10. *Документы из фондов ЦАМО РФ («Память народа 1941-1945») и Национального архива США (NARA).*