

**Научная статья**

УДК 614.84

**Рябов Александр Вячеславович**

кандидат культурологии, доцент  
Санкт-Петербургский университет ГПС МЧС России  
Санкт-Петербург, Россия  
ryboff@yandex.ru; ORCID: 0000-0003-1767-1479

**Васильев Дмитрий Валентинович**

доктор исторических наук, доцент  
Московский городской педагогический университет  
Москва, Россия  
dvvasiliev@mail.ru; ORCID: 0000-0001-6616-0646

**ОГНЕННЫЕ СТРАНИЦЫ БЛОКАДНОЙ ЛЕТОПИСИ.  
РЖЕВКА. 29.03.1942**

**Аннотация.** В 2024 г. петербуржцы вместе со всей страной отметили полное освобождение Ленинграда от фашистской блокады. Президент Российской Федерации В. В. Путин неоднократно подчеркивал, что знание своей истории — это основа национальной идентичности. Не может быть здоровым общество, забывшее о своем прошлом. И в настоящее время этот тезис особенно актуален. Статья посвящена только одному из почти 900 блокадных дней, в течение которых ослабленный голодом, артобстрелами и бомбежками город-герой мужественно сражался с врагом и победил! Описываются события 29 марта 1942 г., когда на станции Ржевка, являвшейся ключевым звеном Дороги жизни, произошла катастрофа, уничтожившая около 70 вагонов с взрывоопасными веществами. В результате последующих взрывов и пожаров станция была фактически выведена из строя. В статье сделана попытка объединить и проанализировать сохранившиеся документы и воспоминания, которые смогли бы пролить свет на причины и последствия Ржевской трагедии.

**Ключевые слова:** Великая Отечественная война, блокада Ленинграда, Ржевка, Дорога жизни, пожар, катастрофа, железная дорога.

**Для цитирования:** Рябов А. В., Васильев Д. В. Огненные страницы блокадной летописи. Ржевка. 29.03.1942 // Вестник МГПУ. Серия «Исторические науки». 2024. № 3 (55). С. 90–99.

**Original article**

UDC 614.84

**Ryabov Alexander V.**

Candidate of Cultural Studies, Associate Professor  
Saint-Petersburg State Fire Service University  
of EMERCOM of Russia  
St. Petersburg, Russia  
ryboff@yandex.ru; ORCID: 0000-0003-1767-1479

**Vasilyev Dmitry V.**

Doctor of Historical Sciences, Associate Professor  
Moscow City University  
Moscow, Russia  
dvvasiliev@mail.ru; ORCID: 0000-0001-6616-0646

## **FIRE PAGES OF THE BLOCKADE CHRONICLE. RZHEVKA. 03.29.1942**

**Abstract.** In 2024, St. Petersburg residents, together with the entire country, celebrate the complete liberation of Leningrad from the Fascist blockade. The President of the Russian Federation, Vladimir Putin, has repeatedly stressed that knowledge of one's history is the basis of national identity. A society that has forgotten about its past cannot be healthy. And currently, this thesis is especially relevant. This article is devoted to only one of the almost 900 days of the blockade, during which the hero city, weakened by hunger, shelling and bombing, courageously fought the enemy and won! The events of March 29, 1942 are described, when a disaster occurred at the Rzhevka station, which is a key link of the Road of Life, which destroyed about 70 wagons with explosives, and, as a result of subsequent explosions and fires, the station was actually disabled. As a result of subsequent explosions and fires, the station was virtually disabled. The article makes an attempt to combine and analyze surviving documents and memories that could shed light on the causes and consequences of the Rzhevka tragedy.

**Keywords:** Great Patriotic War, Blockade of Leningrad, Rzhevka, Road of Life, fire, disaster, railway.

**For citation:** Ryabov A. V., Vasilyev D. V. Fire pages of the blockade chronicle. Rzhevka. 03/29/1942 // MCU Journal of Historical Studies. 2024. № 3 (55). P. 90–99.

**Введение.** Нельзя нарисовать панораму блокады Ленинграда, настолько это протяженное, сложное и многоплановое событие. Событие, состоящее из отдельных страниц, до сих пор остающихся актуальными для историков, пытающихся найти ответы на вопросы, связанные с тем или иным фактом, из которых и складывается общая картина феномена блокады Ленинграда.

Одним из таких вопросов является колоссальный взрыв на станции Ржевка, который сам по себе привел к значительным жертвам, но мог иметь для осажденного города куда более трагичные последствия, если бы не самоотверженный труд по ликвидации его последствий. Ниже представлена попытка разобраться в версиях этого события, его причинах и последствиях.

Первую попытку пролить свет на события на станции Ржевка предпринял в 2005 г. А. Р. Дзенискевич<sup>1</sup>. За прошедшие годы были опубликованы новые документы и статьи, касающиеся действий ленинградских пожарных в дни блокады. Но их работа по ликвидации последствий взрывов на Ржевке по-прежнему нуждается в новом исследовании.

Источниками статьи стали воспоминания участников рассматриваемых событий и официальные документы, в которых нашли отражения факты, предшествовавшие и сопутствовавшие катастрофе на Ржевке.

**Ход и результаты исследования.** На восточной окраине Санкт-Петербурга, в Красногвардейском районе, находится исторический район Ржевка. Считается, что своим названием он обязан проживавшему здесь в первой половине XVIII в. землевладельцу капитану В. Ф. Ржевскому. Первоначально эта территория называлась Ржевская слобода<sup>2</sup>. Позже, во времена А. А. Аракчеева, здесь находилось одно из военных поселений. С этого времени сохранились конюшни, переделанные в середине XIX в. в казармы, где располагалась охрана Охтинских пороховых заводов. Появление железнодорожной станции Ржевка датировано 1892 г. Тогда она находилась на узкоколейке, принадлежавшей Ириновской железной дороге. В 1920-х гг. дорогу перешли на стандартную колею, построили новую станцию примерно на том же месте и прикрепили ее к Финляндскому вокзалу. С 1930 г. район Ржевка вошел в границы Ленинграда.

В блокадные дни станция Ржевка стала ключевым узлом на Дороге жизни. Именно через нее проходили все эшелоны от Ленинграда до станции Ладожское озеро. Сюда прибывало продовольствие, отсюда на Большую землю эвакуировали промышленные предприятия и ленинградцев. На подъездных путях Ржевки формировались эшелоны с военными грузами для войск, сдерживавших врага по всему периметру блокадного кольца. Рядом находился завод «Краснознаменец», история которого началась с Охтинского капсульного завода, который «выдвигал ударные колпачки и приготавливал заправочные стержни»<sup>3</sup>. Большая часть завода успела эвакуироваться в Муром, а на той, что осталась, продолжали выпускаться капсулы и детонаторы. Накануне описываемых событий в здании завода находилась большая партия взрывоопасных реактивов.

<sup>1</sup> Дзенискевич А. Р. Взрывы на Ржевке в марте 1942 // Клио. 2005. № 2 (29). С. 230–235.

<sup>2</sup> Глезеров С. Е. Исторические районы Петербурга от А до Я. СПб., 2013. С. 473.

<sup>3</sup> Ржевка-Пороховые // Санкт-Петербургские ведомости. 2011. 23 августа. № 156.

Другим важнейшим стратегическим объектом являлся НИМАП — Научно-исследовательский морской артиллерийский полигон, располагавшийся в непосредственной близости к станции. В лабораториях полигона производились мины, артиллерийские снаряды начинялись взрывчаткой. Из воспоминаний ветеранов Ржевского полигона С. М. Рейдмана и П. Д. Станина известно, что для увеличения объемов производства, а именно для плавки тротила, использовались различные инновации, например котлы для варки на пару, вывезенные с кондитерской фабрики. Кадровых рабочих катастрофически не хватало, привлекали девушек-студенток Химико-технологического института<sup>4</sup>.

Таким образом, в районе Ржевки локально были сконцентрированы два производства как иницилирующих, так и бризантных взрывчатых веществ и железнодорожная станция, являвшаяся хабом для дальнейшей транспортировки взрывоопасной продукции на фронт. Отсюда возникает понимание, почему немецким войскам было важно вывести эту железнодорожную станцию из строя. Опасность сосредоточения в одном месте столь большого количества стратегических грузов понимали и в Смольном. Постановление Военного совета Ленфронта № 00727 от 14 марта 1942 г. «О разгрузке станции Ржевка от вагонов с боеприпасами и подаче на артиллерийский склад № 70 элементов выстрела с 522 завода<sup>5</sup>» выражало озабоченность по этому поводу. Чтобы не допустить скопления на Ржевке вагонов с боеприпасами, поступавшими с завода, начальнику Октябрьской железной дороги Саламбекову было предписано: «1. Закрепить на ст. Ржевка для работы на артскладе № 70 один маневровый паровоз и десять крытых вагонов, обеспечив подвижной состав соответствующим тех<ническим> надзором, топливом и водой. Выделенную поездную бригаду подчинить в оперативном отношении начальнику артсклада № 70. 2. Обеспечить подачу вагонов под разгрузку и выводку порожняка согласно заявкам начальника артсклада № 70, но не менее 40 вагонов в сутки»<sup>6</sup>. Это был не первый тревожный сигнал. Скопление вагонов с готовой продукцией выявлялось и ранее. В декабре 1941 г. за это уволили начальника станции и его заместителя, но положение дел не изменилось<sup>7</sup>. И в январе, и в феврале 1942 г. военная прокуратура информировала Военный совет Ленфронта, что на станции Ржевка неблагополучно: территория загромождена готовой взрывоопасной продукцией и это создавало большую опасность. Попутно заметим, что до марта 1942 г. северо-восточная часть Ленинграда, находившаяся почти в 20 км от линии фронта, не обстреливалась. В конце месяца на станции скопилось около 400 вагонов. Часть из них стояла порожняком, но 130 были

<sup>4</sup> Боевой орден на знамени // Ленинградская правда. 1982. 17 июля. № 141.

<sup>5</sup> Завод «Краснознаменец» с 1939 г. назывался Капсюльный завод № 5. Под номером 522 фигурировало снаряжательное производство. См.: «Краснознамёнец» во время Великой Отечественной войны // Экспертный союз. 2020. 29 апреля. № 29.

<sup>6</sup> Постановления Военного совета Ленинградского фронта. Ч. 1. СПб., 2023. С. 493.

<sup>7</sup> Дзенискевич А. Р. Указ. соч. С. 232.

нагружены аммотолом<sup>8</sup> (бризантным взрывчатым веществом, главным наполнителем мин) и порохом с Охтинского химкомбината.

Охтинский комбинат в самом начале войны был переведен на особый режим работы. Производство порохов, нитроглицерина, динамита, минных зарядов и реактивных снарядов было переведено на него с завода № 6 Наркомата вооружений. Знаменитые еще с петровских времен Охтинские пороховые заводы также находились в непосредственной близости от Ржевки (сегодня в этой части существует городской район Ржевка-Пороховые). О наличии вагонов с порохом имеются сведения в воспоминаниях офицера-пиротехника В. Калинина. Он прибыл на станцию Ржевка по тревоге в составе группы пиротехников с фронтовой базы боеприпасов. Ему было поручено охранять три вагона с порохом, стоявших в тупике. А после окончания взрывов и пожаров он освобождал территорию от неразорвавшихся боеприпасов<sup>9</sup>.

29 марта 1942 г., ночью, в районе 4 часов, округа станции Ржевка, включая завод «Краснознаменец» (завод № 5) и НИМАП, в первый раз с начала войны подверглась мощному артиллерийскому обстрелу. Очевидцы вспоминают, что пожары начались практически сразу. Разорвавшиеся снаряды подожгли стоявшие на путях вагоны. Прибывшей городской пожарной команде № 28 на первых порах удавалось предотвращать взрывы боеприпасов<sup>10</sup>. Вагоны отцепляли и откатывали от состава. Однако примерно в 6 часов утра произошла настоящая катастрофа. Все оперативные сводки, а также воспоминания непосредственных очевидцев этих событий говорят о трех взрывах, произошедших с интервалами 10–15 минут, из которых самым мощным и разрушительным был второй.

По поводу происхождения взрывов по сохранившимся документам и воспоминаниям очевидцев прослеживаются три версии. Наиболее часто фигурирует прямое попадание в один из вагонов со взрывчатыми веществами с последовавшей затем детонацией. Об этом говорится, например, в оперативной сводке № 440094 штаба противопожарной службы Местной противовоздушной обороны (МПВО) Ленинграда за 29 марта 1942 г. Сводка подписана начальником Управления пожарной охраны Управления НКВД по Ленинградской области полковником М. К. Сериковым<sup>11</sup>. Его заместитель, полковник Б. И. Кончаев, один из авторов книги о пожарной охране Ленинграда в годы войны, также говорит о попадании снаряда в вагон с боеприпасами<sup>12</sup>. Автор книги «Морской арсенал на защите Ленинграда», инженер-полковник И. Ф. Салыганов, тоже придерживается версии прямого попадания: «...Около 6 часов утра артиллерийский снаряд попал в вагон с аммоналом, стоявший на железнодорожной станции

<sup>8</sup> Калинин В., Лурье В. Комендант Владивостокского укрепрайона генерал-лейтенант А. Б. Елисеев. Страницы биографии // Россия и АТР. 2004. № 2. С. 122.

<sup>9</sup> Память. Письма о войне и блокаде. Л., 1987. С. 270–272.

<sup>10</sup> Зильберштейн Ф. Б., Кончаев Б. И., Солосин Г. И. Пожарная охрана Ленинграда в годы Великой Отечественной войны. Л., 1971. С. 78.

<sup>11</sup> Кончаев Б. И., Скрябин М. Е. Огонь в кольце. Л., 1989. С. 10.

<sup>12</sup> Зильберштейн Ф. Б., Кончаев Б. И., Солосин Г. И. Указ. соч. С. 79.

Ржевка (вблизи НИМАПа). Аммонал сдетонировал и вызвал детонацию взрывчатки еще в семи вагонах. Прогремел огромной силы взрыв, а спустя несколько минут — второй взрыв»<sup>13</sup>.

Особую ценность при составлении объективной картины произошедшего представляют воспоминания горожан, непосредственных свидетелей происшедших событий. В. С. Фудалей, проживший на Охте (в районе, примыкающем к Ржевке) всю блокаду, в своих воспоминаниях подтверждает приведенные выше факты, но дополняет их ужасающими деталями: «Немцы попали в эшелон с боеприпасами, и они сдетонировали. Взорвалось одновременно несколько вагонов. Рядом на путях стоял эшелон с эвакуируемыми ленинградцами, от них летели руки-ноги. Затем сдетонировало еще два раза. Второй взрыв — самый сильный я видел, видел и третий. Всего взорвалось 7 вагонов с боеприпасами»<sup>14</sup>.

Другая версия состоит в том, что первоначальное попадание было в один из цехов завода 522 («Краснознаменец»). И уже от этого взрыва сдетонировали стоявшие на путях вагоны со взрывчатыми веществами. Об этом вспоминает заместитель начальника Управления пожарной охраны Ленинграда в 1941–1944 гг. С. Г. Голубев, который вел блокадный дневник: «В здании № 142 на заводе “Краснознаменец” взорвалось до 300 кг бертолетовой соли. Здание разрушено. По детонации произошел грандиозный взрыв боеприпасов, находившихся в ж/д вагонах, стоящих на ж/д путях»<sup>15</sup>. Воспоминания полковника Голубева ценны еще и тем, что он руководил пожаротушением на всей территории станции и был награжден боевым оружием с надписью «За храбрость». Именно под его руководством удалось избежать слияния многочисленных очагов горения в один большой пожар. Кроме того, ему удалось организовать эвакуацию половины находившихся на путях вагонов с боеприпасами.

О взрыве на заводе «Краснознаменец» говорится и в сводке штаба пожарной службы МПВО Ленинграда председателю Ленгорисполкома П. С. Попкову о пожарах и загораниях за сутки с 9 часов утра 29 марта: «...Одновременно со взрывом на станции Ржевка произошел взрыв в производственном здании № 142 завода № 5 “Краснознаменец”. Здание полностью уничтожено»<sup>16</sup>. Сохранились воспоминания А. Ф. Евдокимова, в годы блокады мастера участка завода «Краснознаменец»: «Взрывы, сотрясающие землю, повторились несколько раз. В направлении пятого завода поднялся столб огня и дыма. Распорядился о выводе людей и обошел цех и был поражен масштабами разрушений»<sup>17</sup>.

<sup>13</sup> Салыганов И. Ф. Морской арсенал на защите Ленинграда. СПб., 1997. С. 39.

<sup>14</sup> Фудалей В. С. Моя Ржевка. URL: <https://www.aroundspb.ru/history/poroh/fudaley.php> (дата обращения: 29.04.2024).

<sup>15</sup> Трагедия на Ржевке. 29.02.1942. URL: <https://78.mchs.gov.ru/deyatelnost/press-centr/novosti/4421645> (дата обращения: 29.04.2024).

<sup>16</sup> Ленинград в осаде: сборник документов о героической обороне Ленинграда в годы Великой Отечественной войны. 1941–1944. СПб., 1995. С. 382.

<sup>17</sup> Повседневная жизнь осажденного Ленинграда в дневниках очевидцев и документах. М., 2023. С. 106.

Третья версия сводится к диверсии. Она озвучена в статье доктора исторических наук, автора трудов по истории блокады А. Р. Дзенискевича<sup>18</sup>. На основании серьезного анализа фактологического материала автор выдвинул гипотезу. Станция Ржевка расположена далеко от линии фронта, прицельный огонь по ней был невозможен. Значит, вражеской артиллерии был нужен ориентир, которым и стал взрыв, устроенный диверсантами. В статье, в частности, приводится мнение генерала-майора Г. Г. Мирошниченко, являвшегося в годы битвы за Ленинград начальником Отдела военных сообщений 67-й армии Ленинградского фронта: «...Это дает основание предполагать, что происшествие на Ржевке произошло в результате совершенной диверсии. Достаточно было в один из шести вагонов со спецукупоркой от боеприпасов в прикрытие от паровоза вложить в ящик с остатками пороха самовозгорающийся материал, который и явился источником самовоспламенения. В результате чего вагон был быстро объят мощным пламенем, послужившим сигналом и ориентиром противнику для артобстрела станции Ржевка»<sup>19</sup>.

Говоря о возможной диверсии, надо сделать две ремарки. Не так давно отгремели процессы против многочисленных вредителей и диверсантов. Всеобщая подозрительность и недоверие охватили все слои населения. Повсюду мерещились замаскированные шпионы. С другой стороны, предположение, что взрыв являлся результатом диверсии, автоматически влекло многочисленные неприятности со стороны НКВД. Все прекрасно понимали, что значит «просмотреть» диверсанта на режимном объекте в военное время. Таким образом, взрыв в результате попадания вражеского снаряда — менее проблематичная версия для местного руководства. В любом случае взрывы были неслучайны.

Взрывы на станции Ржевка были страшной силы и нанесли колоссальный ущерб. Сводки, докладные и воспоминания об этом событии в целом похожи, хоть иногда разнятся в количестве погибших и в оценке разрушений.

В своем донесении ленинградскому партийному руководству начальник штаба МПВО генерал-майор Е. С. Лагуткин докладывал о полном уничтожении трех цехов завода № 5 («Краснознаменец»), о разрушении железнодорожного полотна, о вырванных рамах и оконных переплетах на Охтинском химкомбинате, фабрике «Пятилетка» и заводе им. Воровского. Полсотни жилых домов не подлежали восстановлению, еще 300 требовали капитального ремонта. Общую сумму убытка он оценил в 8 млн рублей. А еще 37 убитых, около 800 легко- и тяжелораненых. И это только по предварительной оценке<sup>20</sup>. На момент составления донесения продолжалась разборка завалов.

По спецсообщению начальника Управления НКВД по Ленинградской области П. Н. Кубаткина, количество тяжелораненых составило 140 человек, легко-раненых — 424 человека. В этом более позднем сообщении говорится об уже

<sup>18</sup> Дзенискевич А. Р. Указ. соч. С. 234.

<sup>19</sup> Мирошниченко Г. Г. На перекрестках смерти и огня. Вышний Волочек, 2000. С. 100.

<sup>20</sup> Цит. по: Дзенискевич А. Р. Указ. соч. С. 236.

проведенном расследовании, установившем, что к моменту взрыва на путях находилось 135 вагонов со снарядами. «Зная о перегрузке военного склада, командование артуправления фронта продолжало засылать грузы на станцию Ржевка. Это вызвало скопление груженных вагонов на станции»<sup>21</sup>.

Оперативная сводка № 440094 штаба противопожарной службы МПВО г. Ленинграда за 29 марта 1942 г. говорит о полном разрушении 20 и повреждении 400 зданий. А также о 14 пожарах, возникших в домах, находившихся в радиусе одного километра от эпицентра взрывов. «Взрывом на большое расстояние были разбросаны металлические и деревянные конструкции зданий и вагонов, неразорвавшиеся снаряды, мины и гранаты, большие глыбы мерзлой земли и т. д. Вследствие этого откатка вагонов в ряде случаев была невозможна»<sup>22</sup>.

Заместитель начальника Управления пожарной охраны Ленинграда полковник С. Г. Голубев вспоминал о полном разрушении 23 и частичном разрушении 400 домов в радиусе полутора километров. Кроме этого, 14 домов полностью сгорели. Сотни людей были убиты. На месте взрыва образовались воронки диаметром около 70 метров и глубиной до 30 метров. Площадь поражения составила 45 квадратных километров<sup>23</sup>.

Непосредственный участник событий офицер-пиротехник В. Калинин вспоминал, что на месте взрыва возникло до 20 разных пожаров, «осколки снарядов и мин буквально засыпали территорию. Вместе с ними были разметаны неразорвавшиеся снаряды и мины, горящие ракеты, патроны, гранаты и мешочки с порохом... Взрывы разбрасываемых вокруг боеприпасов происходили в радиусе до 700 метров»<sup>24</sup>.

По данным генерал-майора железнодорожных войск Г. Г. Мирошниченко, погибших и тяжелораненых в результате взрыва и пожаров было больше 1000. На спешное восстановление разрушенных железнодорожных путей ушло более пяти дней<sup>25</sup>.

По словам инженер-полковника И. Ф. Салыганова, «сила взрыва была такова, что скаты вагонов летели за сотни метров, а все деревянные постройки вокруг вокзала превращались в щепки и горели. Взрывы и пожар продолжались до самого вечера. Невозможно было подойти на расстояние ближе 500 метров. Много зданий было разрушено, погибли сотни людей»<sup>26</sup>.

Мастер участка завода «Краснознаменец» А. Ф. Евдокимов так описал те события: «Я воочию увидел кошмарную картину, которой не мог даже вообразить. Всюду раненые и убитые, снег обгажен кровью, слышны стоны

<sup>21</sup> Постановления Военного совета Ленинградского фронта. С. 530.

<sup>22</sup> *Кончаев Б. И., Скрыбин М. Е.* Указ. соч. С. 10.

<sup>23</sup> В память о блокадных днях... Из дневника С. Г. Голубева — 29 марта 1942 года. URL: <https://78.mchs.gov.ru/deyatelnost/press-centr/novosti/3816138> (дата обращения: 29.04.2024).

<sup>24</sup> Память. Письма о войне и блокаде. С. 270–272.

<sup>25</sup> *Мирошниченко Г. Г.* Указ. соч. С. 97.

<sup>26</sup> *Салыганов И. Ф.* Указ. соч. С. 39.

и отдаленные разрывы снарядов. От станции Ржевка остались одни угли и обломки железа. Стальные рельсы, вагонные колеса, части паровозов были разметаны взрывом в разные стороны. Отдельные детали улетели, ломая все на своем пути, на сотни метров»<sup>27</sup>.

Причиненный ущерб мог быть гораздо большим, если бы не подвиг героев-пожарных, немедленно прибывших к месту катастрофы. В тяжелейших условиях началась борьба с огнем. В условиях нехватки воды, под постоянной угрозой взрыва удалось транспортировать в безопасное место 47 вагонов со снарядами и взрывчаткой. При этом сделано было это вручную, ибо подать паровоз по разрушенному железнодорожному полотну не было никакой возможности<sup>28</sup>. С огнем справились только к 17:00. Среди пожарных также были убитые и раненые.

Большое количество неразорвавшихся боеприпасов взрыв разметал в радиусе около 700 метров. Прибывшие саперы-взрывники, среди которых был упомянутый выше В. Калинин, почти двое суток занимались их обезвреживанием. Работало много добровольных помощников<sup>29</sup>.

Не менее отважно действовали и путейцы. В результате взрыва все находившиеся на станции погибли. Начальник дистанции С. Н. Львов пытался восстановить железнодорожное полотно между двумя первыми взрывами, но тоже был убит. «В живых остался лишь дорожный мастер первого околотка Погодин, который перед вторым взрывом ушел в кладовую за инструментом»<sup>30</sup>. Героическими усилиями уже через три дня удалось расчистить завалы и пустить первые паровозы, но ущерб был нанесен настолько значительный, что ремонтные работы продолжались все лето 1942 г.

Всего спасли 52 вагона со взрывчаткой. Это позволило предотвратить дальнейшие взрывы и связанные с ними тяжелые последствия. Борьба с огнем продолжалась 12 часов. В результате, несмотря на чудовищные потери, Ржевский коридор — важнейшую составляющую Дороги жизни — удалось отстоять<sup>31</sup>.

**Заключение.** Есть сведения о том, что где-то хранится отчет компетентных органов по расследованию трагических событий на станции Ржевка в 1942 г. Пока он находится вне доступа, остается гадать, какая из трех возможных версий является истинной. Но и без этого можно утверждать, что героическим трудом ленинградским огнеборцам с безусловным риском для жизни удалось сократить масштаб бедствия и создать условия для восстановления транспортной связи осажденного Ленинграда с Дорогой жизни.

<sup>27</sup> Повседневная жизнь осажденного Ленинграда. С. 106.

<sup>28</sup> См. *Кончаев Б. И., Скрябин М. Е.* Указ. соч. С. 10–11.

<sup>29</sup> Память. Письма о войне и блокаде. С. 272.

<sup>30</sup> *Куценина Т.* Дорога на спасительный берег // Гудок. Октябрьская магистраль. 2020. 29 апреля. № 77.

<sup>31</sup> *Рябов А. В.* Огнеборцы блокады. URL: <https://na-journal.ru/2-2020-istoriya/2125-ogneborcy-blokady> (дата обращения: 24.04.2024).

**Литература**

1. Глезеров С. Е. Исторические районы Петербурга от А до Я. СПб.: Русская тройка-СПб, 2013. 491 с.
2. Дзенискевич А. Р. Взрывы на Ржевке в марте 1942 г. // Клио. 2005. № 2 (29). С. 230–235.
3. Зильберштейн Ф. Б., Кончаев Б. И., Солосин Г. И. Пожарная охрана Ленинграда в годы Великой Отечественной войны. Л.: Стройиздат, 1971. 159 с.
4. Калинин В., Лурье В. Комендант Владивостокского укрепрайона генерал-лейтенант А. Б. Елисеев. Страницы биографии // Россия и АТР. 2004. № 2. С. 105–124.
5. Кончаев Б. И., Скрябин М. Е. Огонь в кольце. Л.: Стройиздат, 1989. 92 с.
6. Мирошниченко Г. Г. На перекрестках смерти и огня. Вышний Волочек: Вышневолоцкая типография, 2000. 314 с.
7. Салыганов И. Ф. Морской арсенал на защите Ленинграда. СПб.: ИПК «Вести», 1997. 223 с.

**References**

1. Glezerov S. E. Istoricheskie raiony Peterburga ot A do Ia [Historical districts of St. Petersburg from A to Z]. St. Petersburg: Russkaia troika-SPb, 2013. 491 p. (In Russ.).
2. Dzeniskevich A. R. Vzryvy na Rzhevke v marte 1942 [Explosions on Rzhevka in March 1942] // Klio. 2005. № 2 (29). P. 230–235. (In Russ.).
3. Zil'bershtein F. B., Konchaev B. I., Solosin G. I. Pozharnaia okhrana Leningrada v gody Velikoi Otechestvennoi voiny [Fire protection of Leningrad during the Great Patriotic War]. Leningrad: Stroiizdat, 1971. 159 p. (In Russ.).
4. Kalinin V., Lur'e V. Komendant Vladivostokskogo ukrepraiona general-leitenant A. B. Eliseev. Stranitsy biografii [Commandant of the Vladivostok fortified area, Lieutenant General A. B. Eliseev. Biography pages] // Rossiia i ATR. 2004. № 2. P. 105–124. (In Russ.).
5. Konchaev B. I., Skriabin M. E. Ogon' v kol'tse [Fire in the ring]. Leningrad: Stroiizdat, 1989. 92 p. (In Russ.).
6. Miroshnichenko G. G. Na perekrestkakh smerti i ognia [At the crossroads of death and fire]. Vyshnii Volochek: Vyshnevolotskaia tipografiia, 2000. 314 p. (In Russ.).
7. Salyganov I. F. Morskoi arsenal na zashchite Leningrada [Naval Arsenal in defense of Leningrad]. St. Petersburg: IPK "Vesti", 1997. 223 p. (In Russ.).