# Станция Ленинград – Освобожденный

## 80-летию полного снятия блокады Ленинграда посвящается

Музей железных дорог России



Первый поезд после прорыва блокады, совершающий рейс Ленинград – Волховстрой. 8 февраля 1943 г.

# Ленинград – город-герой

МУЗЕЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РОССИИ

**80 лет назад, 27 января 1944 года, блокада Ленинграда, которая продолжалась 872 дня, была полностью и окончательно снята.**

**Благодаря мужеству и стойкости ленинградцев город продолжал жить все блокадные дни и стал очередным препятствием гитлеровской армии на советской земле.**

Зенитная батарея на берегу Невы. Ленинград, 1941 г.

Табличка, предупреждающая об опасности вражеского артиллерийского обстрела, на проспекте 25 Октября (Невском). Ленинград. 1941 г.

Баррикада на проспекте Стачек в Ленинграде. 1942 г.

# Начало Великой Отечественной войны

МУЗЕЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РОССИИ

**Ранним утром 22 июня 1941 года началось полномасштабное наступление немецко-фашистских войск по всей западной границе СССР. Это был первый день Великой Отечественной войны, которая продлилась, без малого, 4 года и унесла миллионы жизней.**

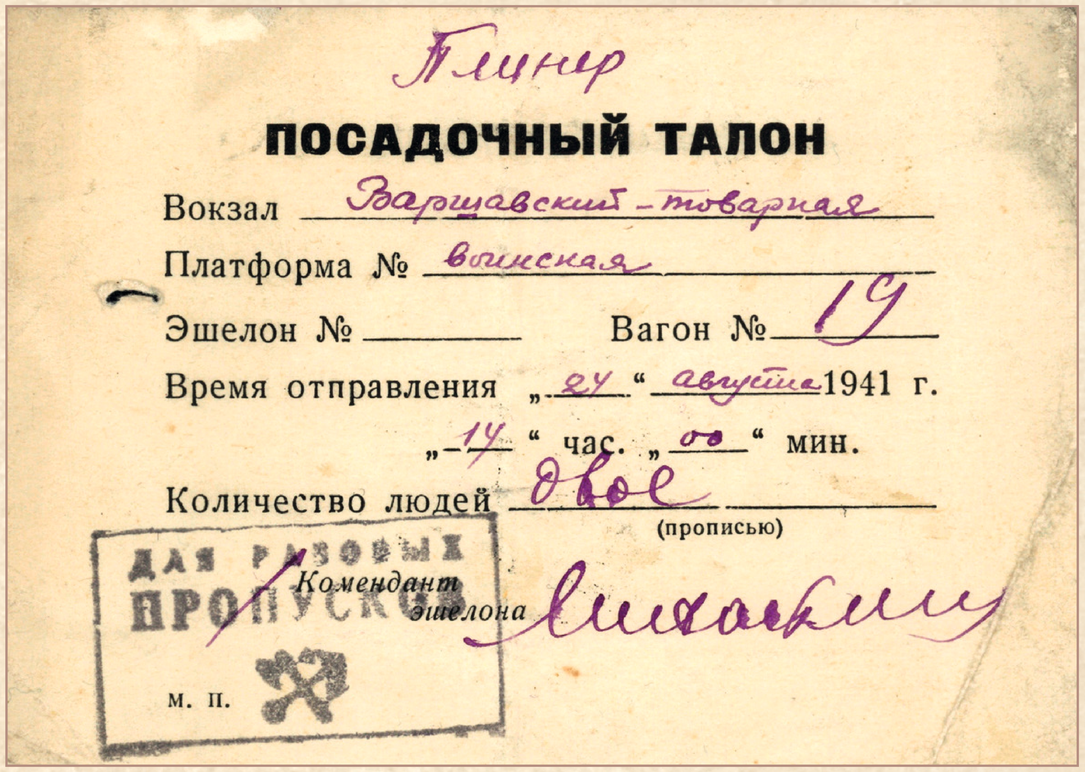
Выгрузка песка для оборонительных сооружений. Ленинград, 1941 г.

Ленинградцы слушают правительственное сообщение о начале войны. 22 июня 1941 г.

Ленинград, октябрь 1941 г.

# Эвакуация

МУЗЕЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РОССИИ



Плинер

**ПОСАДОЧНЫЙ ТАЛОН**

Вокзал Варшавский - товарная

Платформа № воинская

Эшелон № _____ Вагон № 19

Время отправления „24“ августа 1941 г.

„14“ час. „00“ мин.

Количество людей двое
(прописью)

ДЛЯ РАЗОВЫХ ПРОПУСКОВ

Комендант эшелона

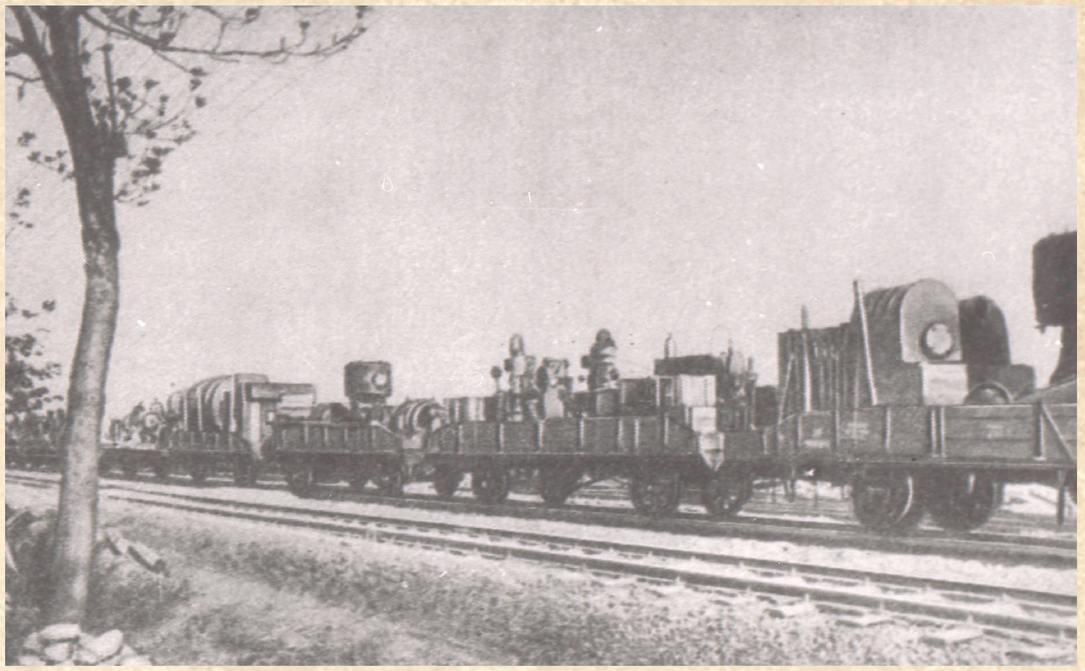
м. п.

Посадочный талон на один из эшелонов, отправленных из блокадного Ленинграда. Выдан И.Д. Плинеру. 24 августа 1941 г.

**Уже в июле 1941 года Ленинград оказался под вражеской угрозой, к этому моменту шла активная эвакуация из города – вывозились дети, рабочие и служащие, а также оборудование стратегически важных производств и заводов.**

**К началу блокады было вывезено более 600 тысяч человек и более 90 предприятий, эвакуация которых происходила в основном железнодорожным транспортом.**

Эвакуируемые на Московском вокзале. 1941 г.



Эвакуация Машиностроительного завода в Уральск. 1941 г.

# Начало блокады

МУЗЕЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РОССИИ

**30 августа 1941 года, с прорывом немецких войск в районе станции Мга, железнодорожное сообщение Ленинграда с остальной страной было прервано. Захват Шлиссельбурга 8 сентября отрезал все сухопутные подступы к городу – вражеское кольцо замкнулось, началась блокада.**

**Уже в первые месяцы блокированные ленинградцы оказались на грани гуманитарной катастрофы – в октябре начались перебои с продовольствием, настоящий голод пришел в ноябре.**

Тяжелые танки КВ-1 на Дворцовой площади. Ленинград, 1941 г.

Вид из разбитого окна Ленинградского театра юных зрителей после немецкого артобстрела.
5 октября 1941 г.

Немецкие солдаты на железнодорожном переезде станции Мга. Сентябрь 1941 г.

# Дорога жизни

МУЗЕЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РОССИИ

Эвакуируемые на станции Ладожское Озеро в ожидании отправки по Дороге жизни. 1941 г.

**К 12 сентября 1941 года из Ленинграда началась эвакуация жителей и транспортировка грузов через Ладожское озеро – составы шли до прибрежных станций, после чего перегружались на паромы и баржи.**

**Для того, чтобы принимать достаточное количество поездов, станцию Ладожское Озеро расширили и построили причалы.**

**С наступлением зимы прямо по льду Ладожского озера было открыто автомобильное движение – трасса получила название «Дорога жизни». Она проработала две зимы – до марта 1943 года.**

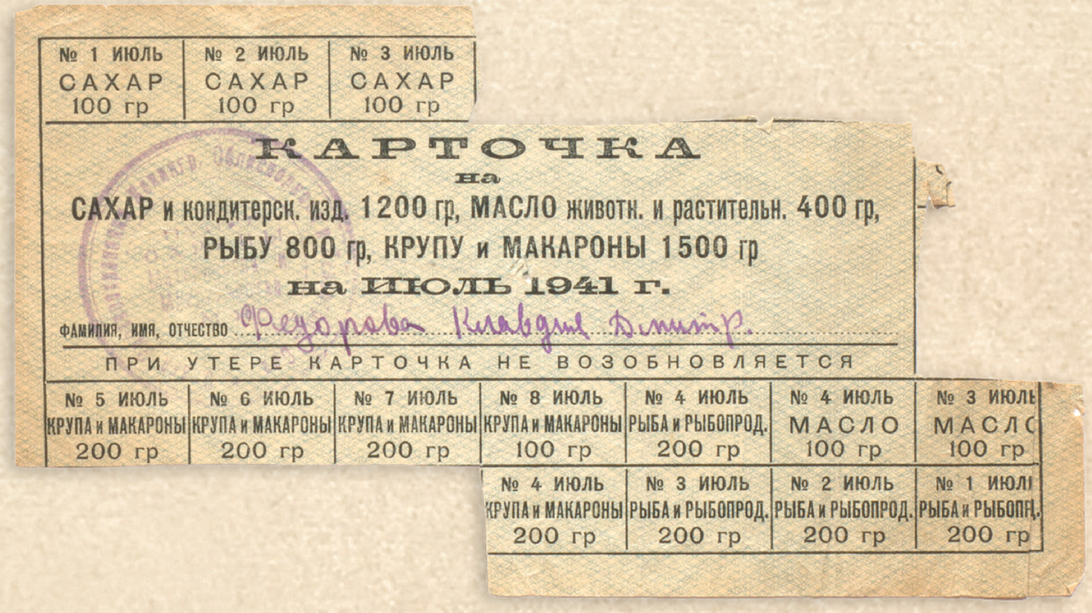
Переправка паровозов по Ладожскому озеру. 1943 г.

Движение машин по Ладожской трассе. Зима 1941-1942 гг.

# Блокадные дни

МУЗЕЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РОССИИ

**Несмотря на попытки Красной Армии прорвать блокаду, Ленинград по-прежнему оставался во вражеском кольце. К зиме 1941–1942 годов продовольственный паек стал критически мал, были перебои с электричеством и отоплением, жители подвергались постоянным обстрелам и бомбардировкам. Вопреки всему работали госпитали и некоторые предприятия. Ничто не смогло сломить дух ленинградцев, город жил.**



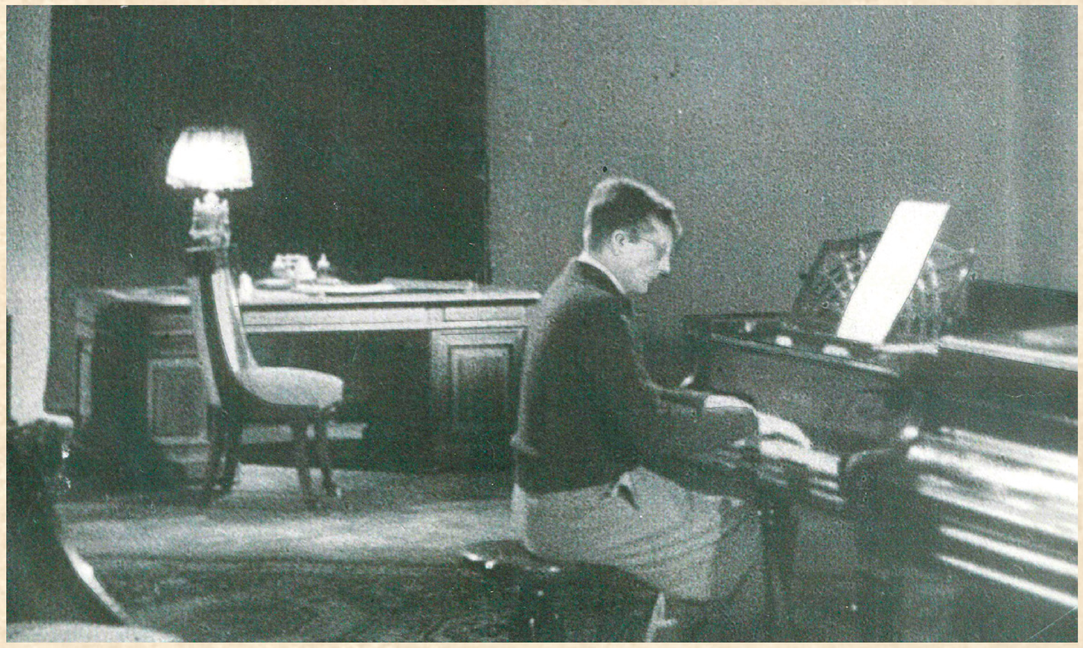

Карточка на продовольственные товары. Июль 1941 г.

Открытка «Ленинград в дни Отечественной войны. Тушение авиабомб». Художник А.Ф Пахомов. Изд. 1944 г.

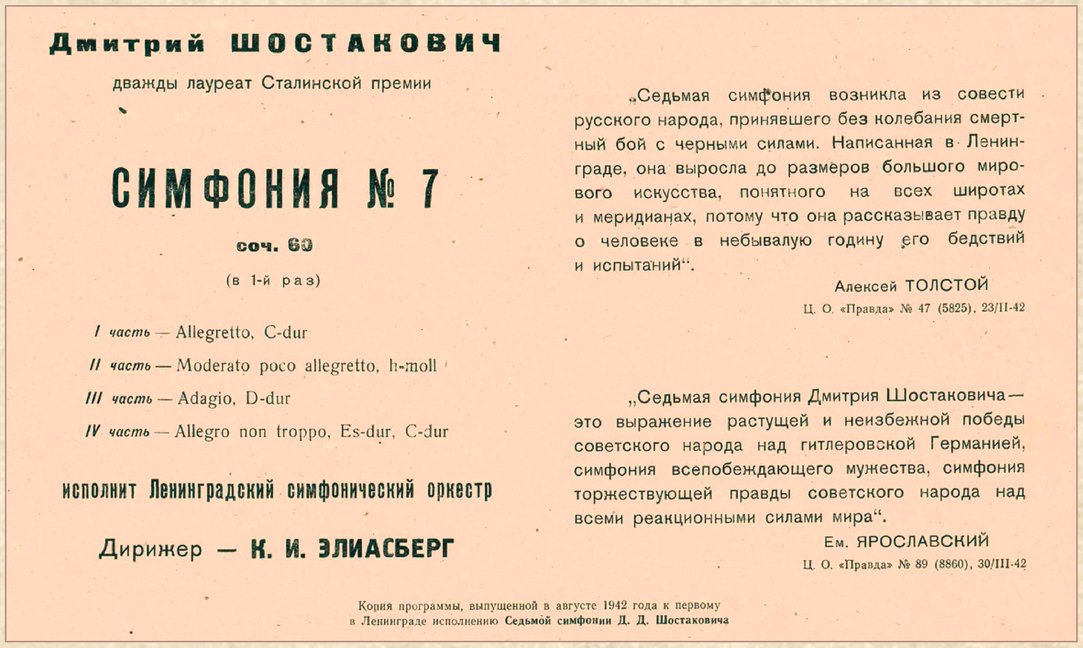
У водозаборной колонки на Невском проспекте. 1942 г.

# Ленинградская симфония

МУЗЕЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РОССИИ



Д.Д. Шостакович за сочинением Седьмой симфонии. Осень,1941 г.



**Дмитрий ШОСТАКОВИЧ**

дважды лауреат Сталинской премии

**СИМФОНИЯ № 7**

**соч. 60**

(в 1-й раз)

*I часть* — Allegretto, C-dur

*II часть* — Moderato poco allegretto, h-moll

*III часть* — Adagio, D-dur

*IV часть* — Allegro non troppo, Es-dur, C-dur

**исполнит Ленинградский симфонический оркестр**

Дирижер — **К. И. ЭЛИАСБЕРГ**

„Седьмая симфония возникла из совести русского народа, принявшего без колебания смертный бой с черными силами. Написанная в Ленинграде, она выросла до размеров большого мирового искусства, понятного на всех широтах и меридианах, потому что она рассказывает правду о человеке в небывалую годину его бедствий и испытаний".

Алексей ТОЛСТОЙ

Ц. О. «Правда» № 47 (5825), 23/II-42

„Седьмая симфония Дмитрия Шостаковича — это выражение растущей и неизбежной победы советского народа над гитлеровской Германией, симфония всепобеждающего мужества, симфония торжествующей правды советского народа над всеми реакционными силами мира".

Ем. ЯРОСЛАВСКИЙ

Ц. О. «Правда» № 89 (8860), 30/III-42

Копия программы, выпущенной в августе 1942 года к первому в Ленинграде исполнению **Седьмой симфонии Д. Д. Шостаковича**

Программа к первому исполнению в Ленинграде симфонии №7 Д.Д. Шостаковича. Август 1942 г.

**9 августа 1942 года впервые прозвучала Ленинградская симфония №7 Дмитрия Дмитриевича Шостаковича под руководством дирижера Карла Ильича Элиасберга. Концерт транслировался по радио и репродукторам из Большого зала Ленинградской филармонии, его слышали не только жители города, но и осаждавшие его немецкие войска. Много позже, двое туристов из ГДР, разыскавшие К.И. Элиасберга, признались ему: «Тогда, 9 августа 1942 года, мы поняли, что проиграем войну. Мы ощутили вашу силу, способную преодолеть голод, страх и даже смерть».**

К.И. Элиасберг.
21 апреля 1949 г.

# Прорыв блокады

МУЗЕЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РОССИИ

**12 января 1943 года, после артиллерийской подготовки, 67-я армия Ленинградского фронта и 2-я ударная армия Волховского фронта перешли в наступление. Благодаря успешным боям 18 января 1943 года войска обоих подразделений соединились в районе Рабочих поселков №1 и №5. В этот же день был освобожден г. Шлиссельбург и очищено от противника южное побережье Ладожского озера. Благодаря успешной боевой операции, получившей название «Искра», Ленинград получил возможность связаться с Большой землей.**

Командир 136-й стрелковой дивизии генерал-майор Н.П. Симоняк на наблюдательном пункте. Первый день операции «Искра». 21 января 1943 г.

Встреча бойцов и командиров Ленинградского и Волховского фронтов в Рабочем поселке №1 после прорыва блокады Ленинграда. Январь 1943 г.

Советские части в районе прорыва блокады Ленинграда. 1943 г.

# Дорога Победы

МУЗЕЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РОССИИ

Прокладка путей около Первого рабочего поселка. 1943 г.

И.Г. Зубков.
(1904-1944)
Начальник
Управления военно-
восстановительных
работ №2 (УВВР-2)

Свайно-ледовый мост на Неве у Шлиссельбурга. 1943 г.

**После прорыва блокады появилась возможность связать Ленинград с остальной страной. Было принято решение о строительстве железнодорожной линии на отвоеванной вдоль южного берега Ладожского озера узкой полосе земли. Работой занялось Управление военно-восстановительных работ №2 (УВВР-2), под руководством Ивана Георгиевича Зубкова. Несмотря на тяжелые условия, трасса была построена в кратчайшие сроки. 5 февраля 1943 года по ней началось регулярное движение. Дорога обстреливалась вражеской артиллерией, поэтому в основном она функционировала по ночам. Несмотря на это, железнодорожникам удалось наладить непрерывное сообщение с Ленинградом.**

# Дорога Победы

МУЗЕЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РОССИИ

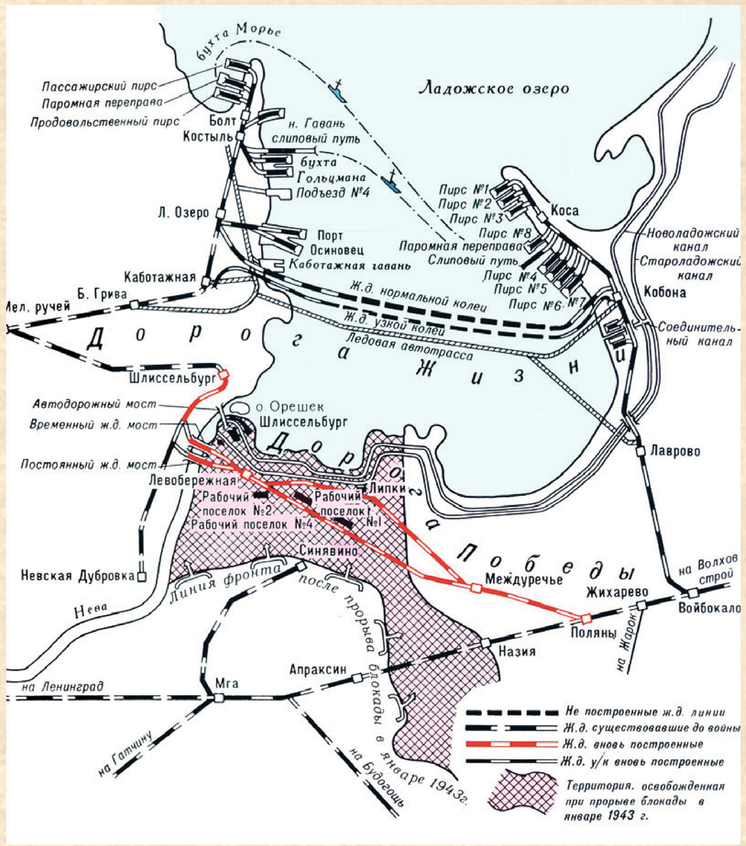



Схема транспортных связей блокированного Ленинграда. 1941-1944 гг.

Строительство высоководного моста через Неву у г. Шлиссельбурга. 1943 г.

**Дорога Победы, длиной всего 33 км, стала спасением для жителей блокадного Ленинграда. Для увеличения ее пропускной способности в мае 1943 года стали применять «караванный» метод движения поездов, а именно, в одну ночь составы шли в сторону города, в другую ночь – в обратном направлении. За сутки пропускала около 20 поездов. Регулировали движение «живые светофоры», в том числе, девушки-сигналистки, которые стояли на расстоянии 1,5-3 км друг от друга вдоль всей линии у телефонных постов и передавали информацию о ситуации на путях, которые постоянно обстреливались.**

Тамара Сергеевна Тихонова-Петренко. Работала на Дороге Победы «живым светофором». 1940-е гг.

# Первый поезд с Большой земли

МУЗЕЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РОССИИ

Первый поезд
с Большой земли
у платформы
Финляндского
вокзала.
7 февраля 1943 г.

Прибытие с Большой земли состава первого поезда после прорыва блокады. 7 февраля 1943 г.

**Благодаря Дороге Победы 7 февраля 1943 года из Волховстроя в Ленинград прибыл первый поезд с Большой земли. Составом, во главе с паровозом Э$^{у}$ 708-64, управляла лучшая бригада депо Волховстрой – машинист И.П. Пироженко, помощник машиниста В.С. Дятлев, кочегар И.А. Антонов и главный кондуктор Ф.И. Кудряшов.**

Первый поезд, прибывший с Большой земли. Ленинград, Финляндский вокзал. 7 февраля 1943 г.

# Первый поезд с Большой земли

МУЗЕЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РОССИИ

**Первый поезд с Большой земли привез в Ленинград 800 тонн продовольствия, так необходимого осажденному городу. После 7 февраля в Северную столицу регулярно стали привозить продовольствие и другие грузы.**

**Бригада, управлявшая паровозом Э$^{у}$ 708-64, а также большая группа работников депо Волховстрой были награждены орденами и медалями.**

Ленинградцы встречают первый поезд, прибывший с Большой земли. Финляндский вокзал, 7 февраля 1943 г.

Празднично украшенный паровоз Э$^{у}$ 708-64 первого поезда, прибывшего с Большой земли, у платформы Финляндского вокзала с почетным караулом на борту. 7 февраля 1943 г.

Председатель ленинградских железнодорожников А.Н. Кравчин выступает на митинге на Волховстроевской ГЭС в честь прибытия первого поезда. 9 февраля 1943 г.

# Первый поезд из Ленинграда

МУЗЕЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РОССИИ

Политрук первого поезда, прибывшего из Ленинграда В.Т. Акимов вручает путевой маршрут №1 заместителю начальника политотдела В.Н. Павлову в день прибытия поезда на станцию Волховстрой-1. 8 февраля 1943 г.

**Первый поезд из Ленинграда также отправился 7 февраля 1943 года. Паровоз Э$^{М}$ 721-83 под управлением бригады старшего машиниста депо Ленинград-сортировочный-Московский П.А. Федорова, а также А.А. Петрова и И.Д. Волкова, провел состав, груженый заготовками орудийных стволов. Поезд успешно прошел по Дороге Победы и доставил груз по назначению. Сегодня паровоз Э$^{М}$ 721-83 установлен на вечную стоянку в качестве памятника на станции Петрокрепость.**

Провожающий разрезает ленточку перед паровозом Э$^{М}$ 721-83, отправляющегося из Ленинграда. 7 февраля 1943 г.

Машинисты первого поезда из Ленинграда. Слева направо: А.А. Петров, П.А. Федоров, И.А. Волков. Февраль 1943 г.

# Полное снятие блокады

МУЗЕЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РОССИИ

Литография «Салют 27 января 1944 года». Художник А.Ф. Пахомов. Ленинград, 1944 г.

**27 января 1944 года – день полного и окончательного снятия блокады Ленинграда. Это радостное и долгожданное событие было отмечено праздничным салютом – ровно в 20:00 прогремело 24 залпа из 324 орудий. На улицу высыпали люди, знакомые и незнакомые поздравляли друг друга и обнимались.**

**Через два месяца у ленинградцев появился еще один радостный повод – 20 марта с Московского вокзала в столицу отправилась первая после снятия блокады «Красная стрела» – бессменный символ города на Неве. До окончания войны оставалось больше года...**

В выставке использованы изображения из собраний Центрального государственного архива кинофотофонодокументов Санкт-Петербурга, Музыкальной библиотеки Санкт-Петербургской академической филармонии им. Д.Д. Шостаковича, Музея железных дорог России и открытых источников

Бригада первой после снятия блокады «Красной стрелы». Слева направо: машинист П.И. Волосюк, кочегар Т.И. Глазовская и помощник машиниста В.А. Петров. 20 марта 1944 г.

Начальник Октябрьской железной дороги Б.К. Саламбеков вручает маршрутный лист машинисту фирменного поезда «Красная стрела» П.И. Волосюку. Ленинград, Московский вокзал. 20 марта 1944 г.