

## 80-летию снятия блокады Ленинграда посвящается...

*... О, мы познали в декабре-  
Не зря «священным даром» назван  
Обычный хлеб, и тяжкий грех –  
Хотя бы крошку бросить наземь...*



Битва за Ленинград была самой длительной в ходе Великой Отечественной войны, и продолжалась с 10 июля 1941 г. по 9 августа 1944 г.

Советские войска в ходе 900-дневной обороны Ленинграда сковали крупные силы германской и всю финскую армию, способствовали победам Красной Армии на других участках советско-германского фронта.

Оборона Ленинграда стала символом мужества и героизма советского народа и его Вооруженных Сил. Ленинградцы показали образцы стойкости, выдержки и патриотизма.

Оборона Ленинграда приобрела всенародный характер, выразившийся в тесной сплоченности войск и населения под руководством городского комитета обороны. В июле – сентябре

1941 г. в городе было сформировано 10 дивизий народного ополчения. Несмотря на тяжелейшие условия, промышленность Ленинграда не прекращала свою работу. За период блокады было отремонтировано и произведено 2 тыс. танков, 1,5 тыс. самолетов, тысячи орудий, много боевых кораблей, изготовлено 225 тыс. автоматов, 12 тыс. минометов, около

10 млн. снарядов и мин. Городской комитет обороны, партийные и советские органы делали все возможное для спасения населения от голода.

Блокада Ленинграда — военная блокада немецкими, финскими и испанскими (Голубая дивизия) войсками с участием добровольцев из Северной Африки, Европы и военно-морских сил Италии во время Великой Отечественной войны Ленинграда (ныне Санкт-Петербург).

Длилась с 8 сентября 1941 года по 27 января 1944 года (блокадное кольцо было прорвано 18 января 1943 года) — 872 дня. Дорогую цену заплатили жители города, потери которых во время блокады составили

около 1 млн. человек.

К началу блокады в городе не имелось достаточных по объёму запасов продовольствия и топлива.

Единственным путём сообщения с Ленинградом оставалось Ладожское озеро, находившееся в пределах досягаемости артиллерии и авиации осаждающих, на озере также действовала объединённая военно-морская флотилия противника. Пропускная способность этой транспортной артерии не соответствовала потребностям города. В результате начавшийся в Ленинграде массовый голод, усугублённый особенно суровой первой блокадной зимой, проблемами с отоплением

и транспортом, привёл к сотням тысяч смертей среди жителей.

В ходе войны Гитлер неоднократно требовал сровнять город с землей, истребить все его население, задушить голодом, подавить сопротивление защитников массированными воздушными и артиллерийскими ударами. На город было обрушено около 150 тыс. снарядов, свыше 102 тыс. зажигательных и около 5 тыс. фугасных бомб, но его защитники не дрогнули.

Помощь Ленинграду осуществлялась по транспортной магистрали через Ладожское озеро, названной Дорогой жизни.



## Дорога жизни - Дорога памяти!

22 ноября 1941 года в опасный путь по непрочному ещё льду Ладожского озера отправились первые грузовики ГАЗ-АА. Легендарные «полторки» доставили в отрезанный от большой земли Ленинград мешки с мукой, открыв автомобильное движение по «Дороге жизни» – импровизированной трассе, во многом благодаря которой город на Неве выдержал страшную блокаду. Сегодня мы вспоминаем важнейшие факты о «Дороге жизни» – возможно, главном автомобильном подвиге Великой Отечественной войны.



Угроза блокады нависла над Ленинградом буквально в первые недели войны. Дело в близости города к границе с совсем не дружественной на тот момент Финляндией. В июле 1941-го немецкая группа армий «Север» наступала на Ленинград от Прибалтики, а финские части давили со стороны Карельского перешейка.

Всё происходило стремительно. К началу сентября город оказался в полном окружении. Связь с большой землёй Ленинград мог поддерживать только по воздуху или по воде – через Ладожское озеро.

Хорошо укреплённый Ленинград немцы штурмовать не стали, сконцентрировав силы для атаки на Москву. Но и продыху осаждённому городу не давали. Постоянные артобстрелы и экономическая блокада, по замыслу командования вермахта, должны были поставить город на колени.

Итак, кольцо блокады замкнулось ещё в начале сентября. Ленинград оказался в крайне тяжёлой ситуации. С одной стороны, оборонные предприятия города не могли больше подпитывать Красную армию техникой

– в начале войны только в Ленинграде выпускали, например, знаменитые тяжёлые танки КВ. С другой – в осаждённом городе осталось более двух миллионов жителей и ограниченные запасы еды.

К 12 сентября 1941 года продовольствия в Ленинграде оставалось на месяц. Если до этого момента на выпечку хлеба город тратил 2100 тонн муки, то к началу октября эта цифра уменьшилась более чем в два раза – до тысячи тонн! На глазах таяли и суточные нормы продовольствия. Двести граммов хлеба в день –



вот весь дневной рацион служащих, иждивенцев и детей начиная с 1 октября 1941-го. Рабочие и инженеры получали по 400 граммов. Спустя месяц по карточкам будут выдавать ещё меньше хлеба...

На своих запасах Ленинград не мог продержаться долго. Как накормить осаждённый город? По воздуху? Столько транспортных самолётов в ту пору просто не существовало. Не говоря уже о господстве в воздухе немецких пилотов.

Воздушный мост между большой землёй и Ленинградом всё равно работал, но правильнее его было называть мостиком.

Главную роль в поддержании жизни осаждённого города сыграли перевозки по Ладоге. В период навигации — по воде, а с установлением холодной

погоды — по льду.

Ледяная трасса — не откровение для России. Исторически с наступлением зимы замёрзшие реки и озёра решали многие транспортные проблемы в отдельных регионах страны. Проблема конкретного ледового пути была в близости врага: «Дорога жизни» проходила всего в 15–20 километрах от позиций немцев.

Готовить дорогу начали ещё до появления льда

Подготовка к строительству ледовой трассы началась ещё в октябре. Сначала — теоретическая. Необходимо было систематизировать информацию о ледовом режиме озера и наметить оптимальный маршрут. Первый вариант «Дороги жизни» соединил мыс Осиновец (точка въезда со стороны Ленинграда)

и маяк Кареджи (точка въезда со стороны большой земли).

Общая протяжённость ледового участка — 30 километров. Изначальный план предполагал устройство двухполосной трассы шириной 10 метров для одновременного движения в две стороны и с питательно-прогревочными пунктами через каждые пять километров.

Однако маршрут «Дороги жизни» несколько раз менялся — только за первый месяц эксплуатации это случилось 4 раза. От двухполосной трассы тоже быстро отказались. Решили, что безопаснее проложить отдельные полосы, разнесённые друг от друга на расстояние 100–150 метров — по одной в каждом направлении. Так снижался риск разрушения льда.



Считалось, что грузовик всего с одной тонной груза безопасно проедет только по льду толщиной в 20 сантиметров и больше. Но сложное положение осаждённого города вынуждало рисковать.

Ещё 17 ноября замеры показали, что лёд на Ладоге вдвое тоньше необходимой нормы — всего 10 сантиметров! Но ждать было нельзя.

Утром 20-го числа с ленинградской стороны по ледовой трассе с огромными предосторожностями двинулся первый обоз. Пока ещё гужевой — около 350 конных упряжек с санями.

К вечеру он доберётся до посёлка Кобона на другом берегу, загрузится 60 тоннами муки и обратно вернётся уже 21-го.

Лишь 22 ноября этот же маршрут преодолеет

колонна из 60 грузовиков — по большей части это были ГАЗ-АА, с прицепными санями. Ледовая «Дорога жизни» заработала!

Для безопасности водителей пришлось придумать специальное устройство

Из-за тонкого льда движение поначалу было организовано с максимальной осторожностью. В ноябре по «Дороге жизни» ежедневно доставляли около 100 тонн грузов. К декабрю эта цифра выросла втрое, а к январю вдесятеро!

Но даже толстый лёд не давал гарантий от неприятностей. Иногда грузовики проваливались в воду без видимой причины. Оказалось, что вне зависимости от толщины ледового слоя опасность таил резонанс, который появлялся, если скорость

автомобиля совпадала со скоростью волны подо льдом.

Почему так происходит, разобрались не сразу. Понадобилось несколько десятков ушедших под лёд «газонов», после чего появился прогибограф — изобретение ленинградского учёного Наума Рейнова.

Это устройство фиксировало колебания льда в диапазоне от десятой доли секунды до одних суток. Так удалось определить опасную скорость — 35 км/ч — и рассчитать оптимальные интервалы движения. Водителям рекомендовали не приближаться к впереди идущей машине ближе чем на 70 метров.

Не нужно, наверное, объяснять, что труд водителей, обслуживавших «Дорогу жизни», был очень тяжёлым. Коварный

лёд, плохая видимость, артобстрелы и угроза с неба — фактически шофёры «полуторок» и «зисов» всегда были на передовой. Поэтому и потери несли значительные.

В первую зиму, с ноября 1941-го по апрель 1942-го, «Дорогу жизни» обслуживали около четырёх тысяч машин. Четверть из них не вернулись на базу. Хватало и проблем технического характера. К весне 1942-го с ладожского льда эвакуировали свыше полутора тысяч повреждённых автомобилей. Нехватка запчастей и топлива стала нормой.

И это не говоря о жутких условиях труда. Часто, особенно в осенние и весенние месяцы, водителям приходилось управлять машиной... стоя. Рулить одной рукой, устроившись на подножке. Так было больше шансов спастись — выпрыгнуть из грузовика в случае провала льда.

Много проблем доставляли немцы. Авианалёты и артобстрелы трассы наносили «Дороге

жизни» не столько прямой, сколько косвенный урон — воронки от бомб и снарядов быстро затягивались тонким льдом и, припорошенные снежком, превращались в коварные ловушки на пути советских полуторок.

Обычно «Дорогу жизни» считают ледовой трассой, соединяющей два берега Ладожского озера, по которой туда-сюда ездят грузовики с мукой. Намного правильнее назвать «дорогу» сложной инфраструктурой, или — на современный манер — экосистемой, придуманной и развёрнутой в максимально сжатые сроки в максимально жёстких условиях. Которая при этом работала с максимальной отдачей.

Только взгляните на эти цифры: «Дорогу жизни» обслуживали 350 регулировщиков, а количество регулировочных постов с изначальных 45 единиц быстро выросло до 75.

Для поддержания бесперебойной связи вдоль дороги организовали линию связи. Для этого в

ладожский лёд пришлось вмораживать телеграфные столбы!

Трассу в режиме нон-стоп обслуживали около сотни бензовозов на шасси ЗиС-5. Сортировочные пункты, организованные с обеих сторон Ладоги, помогали эффективно распределять грузы. Здесь разгружались машины, курсирующие по льду, а дальше драгоценное продовольствие, медикаменты и боеприпасы автомобильным и железнодорожным транспортом шли в Ленинград.

Постоянный контроль толщины льда обеспечивала группа специалистов, трижды в месяц выдававшая гидрологические прогнозы о состоянии «дорожного» покрытия. Всего только за время первой зимовки лёд на Ладоге измеряли более 3640 раз!

Не забыли и об обороне столь важной магистрали. Со стороны Кобоны «Дорогу жизни» защищала 1-я стрелковая дивизия НКВД, с ленинградской — оборону держала 20-я



дивизия НКВД. Защита требовалась не только от немцев, но и от мародёров. Добавим к этому более чем 6000 боевых вылетов, которые с декабря 1941-го по март 1942-го совершили лётчики Ленинградского фронта, защищавшие ледовую трассу от пилотов люфтваффе.

По «Дороге жизни» ездили танки

Кстати, большое заблуждение считать, что по ладожскому льду в Ленинград везли только мешки с мукой. Безусловно, хлеб был главным грузом «Дороги жизни», но не единственным.

По тому же ледовому пути из осаждённого города вывозили мирных жителей. По нему на большую землю

шло оружие и техника, которую даже в самые суровые блокадные месяцы продолжали выпускать в Ленинграде.

Представьте себе, в действующие части Красной армии по Ладоге отправлялись тяжёлые танки КВ! Конечно, ехали они не на грузовиках, а своим ходом. А чтобы уменьшить удельное давление на лёд, башню с танка снимали и грузили на сани, которые «кэвэшки» тащили за собой по льду.

Сложно поверить, но во вторую блокадную зиму в пару к автомобильной дороге на ладожском льду планировали проложить ещё и рельсовый путь!

Железная дорога на льду?! Звучит, мягко

говоря, необычно, хотя ничего невозможного тут нет. В конце концов, железнодорожная переправа ещё в начале XX века успешно действовала на льду Байкала.

Строительство железной дороги на замёрзшем Ладожском озере шло полным ходом, пока в середине января 1943-го советские войска не заняли Шлиссельбург, разорвав кольцо окружения Ленинграда. До полного снятия блокады понадобится ещё целый год, но «Дорога жизни» перестала быть единственной ниточкой, которая связывала осаждённый Ленинград с большой землёй.



„КВ“ переправлялись со снятыми башнями.



Замысел врага задушить голодом защитников и жителей города был сорван. Инициатива ведения боевых действий на этом направлении перешла к Красной Армии.

С 14 января по 1 марта 1944 г. войсками Ленинградского, Волховского и частью сил 2-го Прибалтийского фронтов во взаимодействии с Балтийским флотом проводилась Ленинградско-Новгородская стратегическая наступательная операция.

В ее итоге советские войска к исходу 1 марта

вышли на границу Латвийской ССР.

В результате Ленинградско-Новгородской операции было нанесено тяжелое поражение немецкой группе армий «Север» и окончательно снята блокада Ленинграда, освобождены почти вся Ленинградская и Новгородская области, а также основная часть Калининской, советские войска вступили в пределы Эстонии. Тем самым были созданы благоприятные условия для разгрома противника в Прибалтике.

Согласно Федеральному

закону «О днях воинской славы (победных днях) России» от 13 марта 1995 г.

27 января отмечается в Российской Федерации как День снятия блокады города Ленинграда.

641 тысяча жителей блокадного города погибли от голода. В новогоднем приказе Гитлер благодарил своих солдат «за создание невиданной в истории мира блокады» и уверял, что скоро Ленинград «как спелое яблоко упадет к нашим ногам». Но яблоня выстояла – яблоня жизни, яблоня героического народа.

*Дорогие читатели! Я хочу обратиться к вам не только как учитель истории, но и как истинный патриот своей страны.*

*С тех страшных, трагических и одновременно героических событий прошло уже 80 лет. Из памяти человечества постепенно стираются страницы второй мировой войны. А приводит это к тому, что вновь зарождается нацизм, фашизм и другого рода подобные страшные явления... вот и сегодня наше государство проводит Специальную Военную Операцию на территории Украины. Это не просто борьба против расширения НАТО на восток. Это борьба с нацизмом, который как нечисть расползается по миру.*

*Русские воины практически в одиночку пытаются остановить это зло.... Ребята! Помните... через века помните... помните о тех событиях, рассказывайте о них своим детям. Не прерывайте дорогу памяти. Русский народ в годы Великой Отечественной войны не был сломлен. И сейчас нас не сломить!*