**Научно-практическая конференция, посвященная 70-летию снятия блокады Ленинграда: «Дорога жизни»**

Цель исследования:

- познакомиться с событиями времени блокады Ленинграда;

- узнать о роли Дороги жизни в судьбе ленинградцев и защитников Ленинграда.

Предмет исследования:

- Водный и ледовый пути по Ладожскому озеру во время блокады Ленинграда;;

- документы и воспоминания участников сражений.

Задачи исследования:

- изучить научно-публицистическую литературу по данному вопросу;

- найти подтверждающие документы и воспоминания очевидцев;

- найти документальные фотографии;

- проанализировать собранный материал,

- изложить его в исследовательской работе;

- сделать необходимые выводы;

- эстетично оформить работу.

Песня о Ладоге

Сквозь шторм и бури, через все преграды

Ты, песнь о Ладоге, лети!

Дорога здесь пробита сквозь блокаду,

Родней дороги не найти!

Эх, Ладога, родная Ладога!

Метели, штормы, грозная волна...

Недаром Ладога родная

Дорогой жизни названа.

Пусть ветер Ладоги поведает народу,

Как летом баржу за баржой

Грузили мы и в шторм и в непогоду,

Забыв про отдых и покой.

Зимой машины мчались вереницей,

И лед на Ладоге трещал, —

Возили хлеб для северной столицы,

И радостно нас Ленинград встречал.

И знаем мы, кровавая блокада

Исчезнет скоро, словно тень:

Растут и крепнут силы Ленинграда,

Растут и крепнут каждый день!

Когда пройдут года войны суровой,

Залечит раны город мой,

Народ вздохнет и песню с силой новой

Споет о Ладоге родной.

Эх, Ладога, родная Ладога,

Метели, штормы, грозная волна...

Недаром Ладога родная

Дорогой жизни названа.

**Великая Отечественная война. Блокадный Ленинград**. Разве есть люди, кто не слышал бы этого словосочетания?

**872 дня** беспримерного героизма покрыли этот город вечной славой. Немецкие войска и союзники так и не смогли сломить сопротивление блокадного города. Город **жил, защищался и наносил ответные удары.** Дорога жизни, соединявшая блокадный город с материком, для многих становилась последней, и не было ни одного человека, кто бы отказался, кто бы струсил и не повёз по этой ледовой ленточке продовольствия и боеприпасы ленинградцам. Надежда так и не умерла. И заслуга в этом всецело принадлежит простым людям, которые превыше всего ценили свободу своей страны!

27 января 2014 года исполняется 70 лет со дня снятия блокады Ленинграда. День воинской славы России отмечается в соответствии с Федеральным законом от 13 марта 1995 года № 32-ФЗ «О днях воинской славы (победных днях) России».

В 1941 году Гитлер развернул военные действия на подступах к Ленинграду, чтобы полностью уничтожить город. 8 сентября 1941 года кольцо вокруг важного стратегического и политического центра сомкнулось. В городе осталось 2,5 миллиона жителей. Постоянные бомбардировки вражеской авиации уничтожали людей, дома, архитектурные памятники, склады с продовольствием. Во время блокады в Ленинграде не было района, до которого не мог бы долететь вражеский снаряд. Лютый голод косил людей тысячами. Карточная система не спасала положение. Хлебные нормы были настолько малы, что жители все равно умирали от истощения. Холод пришел с ранней зимой 1941 года. Но надежды Рейха на панику и хаос среди населения не оправдались. Город продолжал жить и трудиться. Чтобы как-то помочь осажденным жителям, через Ладогу была организована «Дорога жизни», по которой смогли эвакуировать часть населения и доставить некоторые продукты.

Ладога – самое большое озеро в Европе. Местные жители называют его морем. И в этом нет никакого преувеличения. Здесь часто бывают шторма более 8 баллов и продолжаются они несколько суток. Горе тому, кто попал в шторм. На обычной лодке можно продержаться минут 10-15. Суровая Ладога. Но именно она стала единственным шансом на спасение огромного города – Ленинграда. В начале блокады ни немецкое, ни советское командование не понимали в полной мере, что кольцо сомкнулось не полностью. В осадной линии есть брешь – Ладожское озеро.

Первыми Ладогу использовали связисты. Для связи Ленинграда с Большой землей по дну озера проложили телефонный кабель. Сначала – обычный городской телефонный провод, который продержался два дня и порвался. Тогда проложили речной бронированный кабель. Продержался он пять дней. Наконец, стали класть морской бронированный подводный кабель толщиной в две руки. Вес одного километра такого кабеля составлял почти 8 тонн. С огромным трудом водолазам пришлось прокладывать его под обстрелами, в шторм, но теперь у Ленинграда была связь со страной.

23 cентября 1942 года энергия частично восстановленной Волховской ГЭС стала поступать в осажденный город в обход линии фронта по воздушным линиям 60 кВ и кабелю 10 кВ, проложенному по дну Ладожского озера.

Энергетическая блокада Ленинграда была прорвана.

Положение с продовольствием в Ленинграде становилось катастрофическим. Запасов не было. Становилось очевидным, что без подвоза продуктов с Большой земли ленинградцы и бойцы Красной армии к началу зимы вымерли бы от голода. Руководство осажденного города вначале видело шанс на спасение в налаживании воздушного моста.

50 американских самолетов «Дуглас» обеспечивали перевозки, но каждый из них мог доставить лишь 1,5-2 тонны продовольствия. Это составляло только 10 % от минимальных потребностей города в продуктах питания. К тому же, в небе над городом господствовала немецкая авиация. Поэтому единственным средством спасения города стало создание водного пути по Ладожскому озеру.

До войны на Ладоге не было организованного судоходства. Не было ни пристаней, ни портов, ни причалов, и даже не было кораблей, способных противостоять морской стихии. В сентябре 1941 г. в 50-ти километрах от Ленинграда на западном берегу Ладоги началось строительство нового порта.

Место для порта выбрали в бухте Осиновец. Уже в конце сентября в Осиновце были построены первые два причала, проложена узкоколейная железная дорога. Для подхода судов и барж дно бухты пришлось углубить на два метра. Все перевозки были возложены на Ладожскую военную флотилию. Главная база Ладожской флотилии разместилась в городе Новая Ладога на реке Волхов. Со всех окрестных озер и рек сюда стащили деревянные баржи, буксиры, катера, лодки. В мирное время в Ладогу с её ветрами и штормами они даже не пытались выйти. Но война заставила.

Командующим флотилией с октября 1941 года назначили капитана 1-го ранга, а затем вице-адмирала Виктора Черокова. Его Ладожская флотилия не потерпела ни одного поражения за годы войны. Уже в начале сентября в Осиновец с Большой земли пришли первые две баржи с мукой. Из города стали обратными рейсами вывозить оборудование, станки, высококвалифицированных рабочих и инженеров.

Всего до конца навигации 1941 года в осаждённый город водным путём было доставлено 60 тыс. т различных грузов, в том числе 45 тыс. т продовольствия и эвакуировано около 33 500 человек.

По Ладоге для судов проложили две трассы: большую и малую. Первый путь, длиной почти 110 км, связывал Осиновец с Новой Ладогой. Второй – короткий, всего 30 км, шел от Осиновца до Кобоны. Малая трасса проходила всего в 10 км от линии фронта, и береговая артиллерия гитлеровцев непрерывно обстреливала наши суда. В небе над Ладогой постоянно кружили немецкие самолеты.

Их атаки отбивали наши боевые катера – «морские охотники». Сторожевой катер «морской охотник» МО-215 в просторечии называли «мошка». Несмотря на прозвище, моряки этот катер очень уважали. У него были отличные мореходные качества: скоростной, маневренный, не опрокидывался в шторм, легко входил в волну. Бывали случаи, когда «мошки» возвращались в порт после боя с оторванной кормой. Задача «морских охотников» - поиск и уничтожение подводных лодок противника. Они должны были сопровождать корабли, которые шли с грузом из Ленинграда и обратно. «Морской охотник» имел две 45-миллиметровые пушки, 2 пулемета ДШК. Скорость – до 27 узлов.

Наступила осень 1941 года. Ладога покрылась льдом. Маленькие суда ходить по озеру уже не могли. Начались в городе перебои с продуктами, не хватало оружия. Выдержит ли лед? В разведку вышло много отрядов. Каждый отряд состоял из шести человек. Каждые пятьсот метров разведчики пробивали лунку и измеряли толщину льда. А лед местами был совсем тонкий - меньше десяти сантиметров. Каждая пара связывалась веревками, один от другого шли на расстоянии 10-15 шагов. Если один провалится – другой вытянет его. Так шли они всю ночь, чтобы их не заметили, и записывали, где какая толщина льда. Если толщина льда была возможная для проезда машины, разведчики ставили шест-сигнал. Так появлялась карта зимней дороги через Ладогу. Невдалеке от трассы замаскировали в снегу зенитные установки, построили проволочные и минные заграждения, чтобы защищать дорогу от фашистских солдат.

Лед становился всё толще, но выдержать вес машины не мог. А ждать нельзя: в Ленинграде умирают от голода. В Кобону по железной дороге приходили поезда с мукой. 20 ноября по Ладоге прошел первый санный обоз от Осиновца к Кобоне. Обоз был большой – триста пятьдесят упряжек. Командовал батальоном конно-транспортного полка старший лейтенант М.С. Муромов. На каждой подводе – 2-4 мешка муки

В ночь на двадцать второе ноября, когда над Ладогой бушевала пурга, на лед впервые сошла большая колонна машин. Первая же машина оказалась в воде, а шоферы стали выходить в рейсы, сняв дверцы кабины, чтобы можно было быстро выскочить. Больше двенадцати мешков грузить на машину не разрешалось, тогда к машине стали прицеплять сани с тем же грузом. Так начала работать зимняя дорога через Ладогу. Ледовую дорогу от Осиновца до Кобоны прокладывали в непосредственной близости от вражеских позиций. Дорога простреливалась немецкой дальнобойной артиллерией с Синявских высот. Перевозки по Дороге жизни стали настоящими боевыми операциями.

За время блокады на ледовой дороге было задействовано

более 4 тысяч автомобилей. Каждая четвертая машина –

не вернулась из рейса.

Всего в первую блокадную зиму ледовая дорога работала до 24 апреля — 152 дня. В последнюю неделю машины ехали практически по воде, доходившей до кузова. За это время было перевезено 361 109 т различных грузов, в том числе 262 419 т продовольствия. Из города было эвакуировано более 550 тысяч беженцев и более 35 тысяч раненых. Благодаря этим перевозкам, с 25 декабря были увеличены нормы выдачи хлеба: рабочим и инженерно-техническим работникам на 100 грамм, а служащим, иждивенцам и детям на 75 грамм.

Дорога через Ладогу – крупнейшее предприятие осажденного города. Гигантский транспортный узел: машины, конные повозки, запасы бензина, перевалочные станции, пункты обогрева водителей и эвакуированного населения. Обслуживанием и эксплуатацией дороги занималось более 300 тысяч человек. Трассы приходилось постоянно менять – по одной колее могло пройти не более 60-70 машин. После этого лед терял прочность, и путь закрывали на некоторое время, рядом прокладывали другой. Ждали, пока лед нарастет снова. Дорожники круглосуточно следили за состоянием дороги, ставили вешки в опасных местах, строили деревянные настилы, заливали трещины. Отряд тракторов разгребал торосы.

Учитывая первый опыт первой блокадной зимы, ленинградское руководство решило осуществить зимой 1942-43 годов невиданный ранее проект – построить железную дорогу по льду озера от станции Ладожское озеро до станции Кобона. Выполнить её поручили метростроевцу И.Г.Зубкову. По приказу Сталина Зубков создал специальное техническое подразделение, которое с помощью понтонов доставляло на Невский пятачок танки.

Строительство железной дороги по льду Ладоги началось в ноябре 1942 года. Работать приходилось под бомбежками. Под лед проваливались люди, техника. Строительство велось в основном женскими руками. Чтобы работы шли круглосуточно, Зубков приказал расставить десятки передвижных электростанций, свет от которых гасили только при воздушных налетах. Сваи забивали в дно Ладожского озера, сверху клали прогоны – бревна, а на них крепили шпалы и рельсы.

Всего на Дороге жизни установлено 7 монументов, 46 памятных столбов вдоль шоссе и 56 столбов вдоль железной дороги. Все эти сооружения входят в Зелёный пояс Славы.

Постановлением Совета Министров РСФСР № 624 от 4 декабря 1974 года расположенные на дороге от станции Ржевка до маяка Осиновец части мемориала в память обороны Ленинграда в 1941—1944 гг. «Зелёный пояс Славы» — 43 километровых столба на Дороге жизни, признаны памятниками истории. 18 января 1943 года кольцо блокады было прорвано. Вдоль Ладоги удалось отвоевать узкий коридор, связавший Ленинград с Большой землей. Ладожская коммуникация продолжала действовать вплоть до окончательного снятия блокады Ленинграда 27 января 1944 года. Теперь голод уже не грозил Ленинграду.

И все ленинградцы знали: от голодной смерти их спасли бесстрашные моряки Ладоги и герои ледовой трассы. Девятьсот дней жил Ленинград в осаде. Девятьсот дней и ночей на Ладоге шли смертельные бои.

**Спасибо за внимание!**