

ИСТОРИЧЕСКИЕ НАУКИ И АРХЕОЛОГИЯ

УДК 9, 94

ДОРОГА ЖИЗНИ БЛОКАДНОГО ЛЕНИНГРАДА

Дегтярева Наталья Александровна, кандидат исторических наук, доцент, доцент кафедры истории, Оренбургский государственный университет, Оренбург
e-mail: degtjareva-natasha@mail.ru

Жумабаев Жан Кенжигалиевич, студент, специальность 27.05.01 Специальные организационно-технические системы, Оренбургский государственный университет, Оренбург
e-mail: zhumabaev.zhan@gmail.com

***Аннотация.** Актуальность данной темы очевидна сегодня. Уроки Второй мировой войны очень быстро начали забываться. Сегодня идеология неонацистов вновь разгуливает по миру. Наша задача не допустить возвращение фашизма в умы подрастающего поколения.*

Цель нашего исследования: проанализировать проблему доставки продовольствия и медикаментов по Дороге жизни в блокадный Ленинград в 1941–1944 годах.

В ходе исследования Дегтярева, Жумабаев использовали проблемно-хронологический, системный, сравнительно-исторический, описательный и статистический методы. Научная новизна исследования заключается в том, что авторы предприняли попытку комплексно раскрыть проблему снабжения блокадного Ленинграда.

Научно-практическая значимость работы состоит в том, что содержащиеся в статье материалы, обобщения и выводы способствуют формированию более полного, объективного представления о жизни города Ленинграда в военные годы. Красноармейцы, преодолевая множество трудностей и проявляя мужество и боевое мастерство, стойко защищали Дорогу жизни. Они принимали существовавшие опасности и осознанно шли на них – настолько сильным и действенным было бескорыстное стремление помочь жителям Ленинграда, оказавшимся в кольце враждебных сил, и эвакуировать как можно больше людей из осажденного города. Сохранение этой коммуникации было решающим условием того, что Ленинград выстоял.

***Ключевые слова:** Дорога жизни, Ладога, ледовая трасса, норма хлеба, озеро, «полуторка», эвакуация.*

***Для цитирования:** Дегтярева Н. А., Жумабаев Ж. К. Дорога жизни блокадного Ленинграда // Шаг в науку. – 2024. – № 2. – С. 78–81.*

ROAD OF THE LIFE OF THE BLOCKADE LENINGRAD

Degtyareva Natalya Aleksandrovna, Candidate of Historical Sciences, Associate Professor, Associate Professor of the Department of History, Orenburg State University, Orenburg
e-mail: degtjareva-natasha@mail.ru

Zhumabaev Zhan Kenzhigalievich, student, specialty 27.05.01 Special organizational and technical systems, Orenburg State University, Orenburg
e-mail: zhumabaev.zhan@gmail.com

***Abstract.** The relevance of this topic is obvious today. The lessons of World War II began to be forgotten very quickly. Today, neo-Nazi ideology is once again spreading around the world. Our task is to prevent the return of fascism in the minds of the younger generation.*

The purpose of our research: to analyze the problem of delivering food and medicine along the road of life to besieged Leningrad in 1941–1944.



During the study, Degtyareva and Zhumabaev used problem-chronological, systemic, comparative historical, descriptive and statistical methods. The scientific novelty of the study lies in the fact that the authors attempted to comprehensively reveal the problem of supplying besieged Leningrad.

The scientific and practical significance of the work lies in the fact that the materials, generalizations and conclusions contained in the article contribute to the formation of a more complete, objective understanding of the life of the city of Leningrad during the war years. The Red Army soldiers, overcoming many difficulties and showing courage and combat skill, steadfastly defended the Road of Life. They accepted the existing dangers and consciously went towards them - so strong and effective was the selfless desire to help the residents of Leningrad who found themselves surrounded by enemy forces and to evacuate as many people as possible from the besieged city. The preservation of this communication was the decisive condition for Leningrad's survival.

Key words: *The road of life, Ladoga, ice track, bread ration, lake, «One and a half truck», evacuation.*

Cite as: Degtyareva, N. A., Zhumabaev, Zh. K. (2024) [Road of the life of the blockade Leningrad]. *Shag v nauku* [Step into science]. Vol. 2, pp. 78–81.

Дорога жизни – это не просто поэтический образ ледовой трассы через Ладогу. Это был единственный путь, по которому возможно было поддерживать связь с Большой землей. В самые сложные дни начала действовать дорога, когда люди начали умирать от голода тысячами, так как нормы продовольствия в городе были снижены до трагических.

Нужно было сделать невероятное, чтобы спасти город и помочь фронту: создать с нуля инфраструктуру, которая, решая множество задач, должна была бесперебойно действовать всю зиму. Фактически это была победа науки, и прежде всего физики, над гитлеровской тактикой: использовать голод как средство ведения войны.

Дорога жизни часто представляется обывателю как дорога по льду, с идущими в Ленинград полуторками, гружёнными мукой. Но на самом деле это созданная буквально на пустом месте огромная инфраструктура. У Дороги жизни много составляющих: это и Ладожская военная флотилия, защищавшая ладожские коммуникации, и «авиамоств» с Большой землей, и Северо-Западное речное пароходство, которое производило перевозки во время навигации, когда озеро не было покрыто льдом; это высоковольтный электрический кабель, который позволил поставлять в Ленинград электроэнергию с Волховской ГЭС, и телефонно-телеграфный кабель, обеспечивший связь с Москвой – проходили эти кабели по дну Ладоги. Это и трубопровод, который также проходил по дну Ладоги, снабжая город топливом», – отмечает Сергей Курносков, заместитель директора Центрального военно-морского музея, в 2013–2017 годах директор Государственного мемориального музея обороны и блокады Ленинграда [4].

Необходимо отметить, что в конце октября 1941 года в Ленинграде отключили электричество. Военным советом фронта была поставлена задача вернуть свет в дома и на предприятия. Благодаря слаженным действиям команды под руководством капитан-инже-

нера Никодима Туманова была проведена операция по прокладке кабеля через Ладожское озеро. В этой операции принял участие оренбургский казак инженер-майор Б. А. Кожевников [5].

Идея создания ледовой трассы обсуждалась в Ленинграде с сентября 1941 года. «24 сентября А. А. Жданову, членам Военного Совета Ленинградского фронта были представлены материалы в виде карт и текста на 34 листах. Затем мы доложили о продолжительности сохранения ледяного покрова и ожидаемом характере замерзания. Тогда практически и родился проект ладожской Дороги жизни», – писал в воспоминаниях начальник ледовой службы Краснознаменного Балтийского флота Михаил Казанский [2].

Первый проект ледовой трассы между Кобоной и Коккореве создали на основе материалов, которые получили в результате научных исследований и опросов рыбаков – старожилов Ладоги.

В ночь на 16 ноября гидрографы с компасами, картами, линиями (тросами) спустились на прогибающийся лед в районе Осиновецкой базы флотилии и отправились на обследование маршрута от Осиновца на западном берегу Ладоги до Кобоны на восточном берегу.

Почти одновременно с моряками разведку этой трассы провели 30 бойцов 88-го отдельного мостостроительного батальона. Отряд вышел из Коккореве с запасом вешек, веревок и спасательного снаряжения, в сопровождении двоих опытных рыбаков, служивших проводниками.

В этот же самый день по приказанию уполномоченного Военного Совета фронта генерала А. Шилова из состава отдельной роты подвоза направили машины с мукой для Ленинграда через озеро в западном направлении. Первый отряд из семи полуторок (ГАЗ-АА) двигался севернее островов Зеленцы по хрупкому льду толщиной не более 15 см. Каждый автомобиль нагрузили семью мешками муки [3].

Велика была опасность провала машины под лёд, поэтому водители стояли на подножках, чтобы успеть выпрыгнуть в случае пролома. Отряд проехал от Кобоны около 20 км, но дальше пути не было – лед кончился.

19 ноября из Коккорево отправили конно-санный обоз из 350 упряжек. И 21 ноября он всё-таки доставил в Осиновец 63 тонны муки, но его путь был крайне сложным: возчикам приходилось выгружать мешки из саней в некоторых местах, переносить муку на руках и снова загружать обратно. Было очевидно, что запуск автомобильного движения по ненадёжному ноябрьскому льду был крайне рискованной затеей, но, к сожалению, ждать не было возможности.

Приказ № 00172 «Об организации автотракторной дороги через Ладожское озеро» подписали вечером 19 ноября 1941 года. Обустройство дороги должно осуществляться совместно со строительством инфраструктуры и запуском ледовой трассы.

Правила движения по Дороге жизни разрабатывали в Ленинградском физтехе (Физико-технический институт, ФТИ АН СССР). Возможности ладожского льда как дорожного покрытия исследовала группа ученых во главе с Павлом Кобеко. Физики определили, как деформировался ледовый покров на озере под влиянием статических нагрузок разной величины, какие колебания происходили в нем под влиянием ветра и изменений сгонно-нагонных уровней воды, рассчитали износ льда на трассах и условия его пролома.

Ученый Физтеха Наум Рейнов изобрел специальный прибор для автоматической записи колебаний льда – прогибограф. Благодаря ему смогли определить причину, по которой в первые недели работы Дороги жизни ушли под лед около сотни грузовиков: проблема заключалась в резонансе, возникавшем при совпадении скоростей автомобиля и ладожской волны подо льдом. Помощь науки переоценить было невозможно. Она позволила сократить потери, и трассу эксплуатировали до 24 апреля 1942 года. Последние машины прошли по Ладоге при толщине льда всего 10 см [6].

Грузооборот трассы мыс Осиновец – острова Зеленцы с разветвлением на Кобону и Лаврово определялся в 4000 тонн в сутки. Перевалочные базы дороги устраивали в Ваганово, Осиновце, Лаврово, Кобоне и на станции Ладожское Озеро. С 22 ноября по дороге открывалось пешеходное и гужевое движение, с 25-го – автомобильное. С 26 ноября 1941 года приказом по тылу Ленинградского фронта ледовая дорога стала именоваться Военно-автомобильной дорогой № 101 (ВАД-101).

Ледовая трасса находилась всего в 12–15 км от немецких позиций, поэтому постоянно существова-

ла угроза обстрела или авианалёта. Бомбы и снаряды оставляли полыньи, которые на таком морозе практически сразу затягивались льдом, снег их маскировал, и очень часто обнаружить их было абсолютно невозможно. Провалившиеся машины старались вытаскивать, но не всегда это было возможно. Помимо машин спасали и сам груз: муку везли на пивоваренные ленинградские заводы, там высушивали и затем использовали для выпечки хлеба.

Дело осложнялось и тем, что старая железная дорога между Осиновцом и Ленинградом не была готова к приему интенсивных грузопотоков. «На этой дороге не было даже водонапорных башен, и воду на паровозы нужно было подавать вручную; кроме того, приходилось рубить тут же, на месте, деревья, чтобы снабжать паровозы сырым и очень плохим топливом, – писал британский журналист Александр Верт, работавший в СССР в годы войны и посещавший Ленинград. – Фактически ледовый путь через Ладожское озеро начал работать стабильно только в конце января или даже с 10 февраля 1942 года, после его серьезной реорганизации» [1].

По Дороге жизни в январе 1942 года активно шла эвакуация. Для перевозки людей использовали пассажирские автобусы – их было чуть больше сотни. За две блокадные зимы по ледовой дороге было перевезено более 1 млн тонн грузов и эвакуировано около 1,5 млн человек.

«По разным источникам, от 16 до 18 тысяч человек работали на трассе, – рассказывает историк Ростислав Любвин. – Иногда ленинградцы оставались, пока не могли уехать, и работали там неучтенными. Инфраструктуру обслуживали профессиональные рабочие – грузчики на складах, три авторемонтных завода: слесари, токари, кузнецы, наконец, среди шоферов были не только военные, но и шоферы с гражданских предприятий. Ротация была большой» [4].

Очень быстрыми темпами строились порты на берегу. Строился огромный причальный фронт, подводились новые пути – и это все делалось буквально на «мшистых, топких» берегах. Уже к концу навигации 1942 года здесь было два огромных озерных порта, которые разделяли 30–35 км. Был построен причальный фронт длиной более 8 км. Одновременно к этим причалам могли швартоваться до 80 судов – и все это было создано с нуля, чтобы спасти город и помочь Ленинградскому фронту выстоять [7].

«Дорога жизни служила не только для того, чтобы доставить в Ленинград продовольствие, – отмечает Сергей Курносков. – Обратным рейсом из города везли продукцию, и даже военную, которую продолжали производить ленинградские заводы в условиях блокады. По льду переправляли танки КВ, которые

в 1941 году делали только в Ленинграде. Приходилось снимать башню с танка, чтобы его переправить, так уменьшали площадь давления на лед, и танк, следуя своим ходом по льду Ладоги, буксировал за собой свою башню на санях» [4].

Подходы к Дороге жизни со стороны Кобоны защищала 1-я стрелковая дивизия НКВД, до 8 сентября оборонявшая Шлиссельбург, со стороны Осиновца – 20-я дивизия НКВД, которая в октябре 1941 года сражалась на «Невском пятачке». «Сюда были подтянуты силы моряков, часть моряков-артиллеристов перевели в сухопутные части для обслуживания артиллерийских и зенитных батарей, которые были установлены вдоль трассы, – рассказывает Ростислав Любвин. –

Огромные силы саперов постоянно минировали подходы со стороны Шлиссельбурга». Дорогу жизни прикрывала авиация Ленфронта. С декабря 1941-го по март 1942-го летчики совершили более 6000 боевых вылетов.

ВАД-101 оказалась единственной транспортной магистралью, по которой во время блокады Ленинграда осуществлялось снабжение окружённой советской группировки войск и гражданского населения города. Дорога жизни – «Артерия блокадного Ленинграда». Благодаря этому сложнейшему участку связи города с Большой землёй жители смогли выстоять в столь непростой период жизни [8].

Литература

1. Верт А. Пять дней в Блокадном Ленинграде. Впечатления о городе и его жителях английского журналиста и писателя: Пер. с англ. А. Б. Егорова, Г. А. Лапис. – СПб.: Смоленка, 2011. – 224 с.
2. Казанский М. Ледовые дороги жизни // Наука и жизнь. – 1985. – № 5. – С. 12–18.
3. Ленинград. Война. Блокада. Дорога жизни: Материалы и исследования / П. В. Игнатъев [и др.]. – СПб.: Галарт, 2018. – 432 с.
4. Петр Журавлев Дорога жизни // Международная жизнь. – URL: <https://interaffairs.ru/news/printable/43316> (дата обращения: 24.02.2024).
5. Семенов В. Г. Офицеры Оренбургского казачьего войска – участники Великой Отечественной войны // Социально-гуманитарные инновации: стратегии фундаментальных и прикладных научных исследований: сборник материалов Всероссийской научно-практической конференции (с международным участием). – Оренбург, 2022. – С. 148–154.
6. Слесаренко З. Р. Блокада Ленинграда как трагическая страница истории нашей страны // Научный аспект. 2019. – Т. 5, № 1. – С. 491–496.
7. Соболев М. П., Еременко Р. С. Бессмертный подвиг Ленинграда (к 75-летию полного снятия блокады) // На пути к гражданскому обществу. – 2019. – № 1(33). – С. 56–73.
8. Сбережь до последней крошки. Как хлеб стал на долгие годы ленинградской святыней. – URL: <https://tass.ru/v-strane/12689571> (дата обращения: 14.03.2024).

Статья поступила в редакцию: 20.04.2024; принята в печать: 31.05.2024.

Авторы прочитали и одобрили окончательный вариант рукописи.