

УДК 94(47).084.8

## «ДОРОГА ЖИЗНИ»

*Инейкин А.С., студент 1 курса экономико-математического факультета  
Научный руководитель – Осипов С.В., кандидат исторических наук, доцент  
ФГБОУ ВПО «Ульяновский государственный технический университет»*

**Ключевые слова:** Великая Отечественная война, блокада Ленинграда, «Дорога жизни»

*Работа посвящена «Дороге жизни» - уникальной транспортной магистрали, связывавшей в 1941- 43 гг. осажденный немцами Ленинград с Большой землей.*

«Дорога Жизни» – это единственная военно-стратегическая транспортная магистраль через Ладожское озеро, связавшая с сентября 1941 по март 1943 блокированный немецко-фашистскими войсками Ленинград с тыловыми районами страны во время Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. По «Дороге жизни» проходила эвакуация из Ленинграда населения, оборудования фабрик и заводов, а в осажденный город подвозились продовольствие, топливо, подкрепления, вооружение и боеприпасы.

Первоначально перевозки в Ленинград осуществлялись по Ладожскому озеру на кораблях Ладожской военной флотилии и судах Северо-Западного речного пароходства из портов Новая Ладога (большая трасса 125 км) и Кобона (малая трасса 35 км) до порта Осиновец. Только за сентябрь-ноябрь 1941 г. по этому маршруту было доставлено около 60 тыс. тонн грузов [2].

Однако 5 ноября 1941 г. покрылась льдом поверхность Ладожского озера, и встал вопрос о том, как организовать дальнейшее снабжение города. Самым простым ответом было бы решение о начале перевозок автомобильным транспортом. Однако поначалу лёд Ладоги был очень тонок, и грузовики просто проваливались бы под лёд. К тому же, в середине ноября началась оттепель, позволившая перевезти в Ленинград водным путём ещё около 1200 тонн грузов, и лишь к 17 ноября Ладожское озеро замерзло окончательно. 21 ноября по льду отправился первый конно-транспортный батальон, а по мере того, как лед креп, начали ездить и грузовики [1]. Уже 22 ноября со стороны Ленинграда отправились первые 60 машин, и на следующий день они вернулись в город с продовольствием. Но риск провалиться под лед все равно оставался, и водители грузовиков не закрывали двери, чтобы успеть выпрыгнуть.

Введение в действие ледовой дороги существенно улучшило снабжение ленинградцев продовольствием: 25 декабря норму пайка вернули от мизерных

125 грамм к 200-граммовой отметке, а 24 января подняли до 250 грамм. Первая ледовая дорога действовала до 21 апреля. Всего за ноябрь 1941-апрель 1942 было доставлено 361 тыс. тонн грузов [1].

Вражеская авиация, естественно, пыталась противодействовать снабжению Ленинграда, но попасть бомбой в грузовик было не так-то просто. Если во время водных перевозок немцам удалось потопить пять буксирных пароходов и 46 барж, то с переходом на автомобильное снабжение потери грузов резко сократились: авиабомба пробивала лёд озера и взрывалась уже на дне, поэтому энергии ударной волны, ослабленной толщей воды, для пробития льда уже не хватало. Таким образом, ни сама бомба, ни ее осколки, ничем не могли повредить автоколонне.

В апреле 1942 года грузы в Ленинград вновь стали доставлять баржами и пароходами, а зимой 1942-1943 годов по льду озера даже начали строить железную дорогу, но 18 января 1943 года войска Ленинградского и Волховского фронтов прорвали блокаду Ленинграда, и необходимость в этой дороге отпала. Ее строителей сразу же перекинули на строительство такого же моста через Неву в месте прорыва [1].

Таким образом, «Дорога жизни» помогла защитникам города выдержать первую, самую тяжелую зиму осады. Общее количество грузов, перевезённых в Ленинград по «Дороге жизни» за весь период её действия, составило свыше 1 млн 615 тыс. тонн; за это же время из города было эвакуировано около 1 млн. 376 тыс. человек. Всего по Ледовой дороге в Ленинград переправили свыше 360 тыс. тонн грузов, в основном продовольствия и фуража [1].

Никто точно не знает, сколько людей погибло на Дороге жизни - от обстрелов или из-за недостаточно прочного льда. Машины - легендарные "полуторки" ГАЗ - доставали со дна озера еще несколько десятилетий после окончания войны. Бронзовая копия такой машины стоит на берегу Ладожского озера как памятник в честь подвига, который изо дня в день совершали обычные люди на «Дороге жизни» в 1941-43 гг.

### ***Библиографический список***

1. Дорога Жизни [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.ороссуи.com/241111.htm>
2. Дорога жизни – 30 километров по тонкому льду [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://ria.ru/radio/20150128/1044674982.html>

## «ROAD OF LIFE»: ICE ROAD TO BESIEGED LENINGRAD IN 1941-43

*Ineykin A.*

**Key words:** *Great Patriotic war, Leningrad, Ladoga Lake, evacuation, food ration*

*The study observes heroic episode of Great Patriotic war, when Road of Life connected besieged Leningrad with Main Land and thousands of tracks took this highly dangerous but only possible route on ice of Ladoga lake in 1941-43.*

УДК. 9

## СОЦИОКУЛЬТУРНОЕ РАЗВИТИЕ СССР В ПЕРВОЕ ПОСЛЕВОЕННОЕ ДЕСЯТИЛЕТИЕ

*Калачева Е., студентка 1 курса экономического факультета  
Научный руководитель - О.Р. Хасянов, доцент, кандидат исторических наук  
ФГБОУ ВПО «Ульяновская ГСХА им. П.А. Столыпина»*

**Ключевые слова:** *война, победа, политическая жизнь, демократический импульс войны, тоталитаризм, национальная политика*

*В статье рассматривается послевоенная жизнь в СССР: усиление тоталитарных тенденций, распространение демократических надежд среди населения. Анализируется национальная политика.*

Война изменила общественно-политическую атмосферу в советском обществе. Сама экстремальная обстановка на фронте и в тылу заставляла людей мыслить творчески, действовать самостоятельно, принимать на себя ответственность в решающий момент.

Война пробила брешь в «железном занавесе», которым СССР был изолирован от других стран с 30-х годов. Участники европейского похода Красной Армии (а их было почти 10 млн. человек), мобилизованные для работ в Германию жители оккупированных немцами областей СССР (до 5,5 млн.) своими глазами увидели и смогли оценить тот мир, о «разложении» и «близкой гибели» которого им говорили до войны [1]. Отношение к личности, уровень жизни, организация труда и быта настолько отличались от советских реалий, что многие