

2 **Левченко, Н. В.** Крылатая гвардия: 57-й Краснознамённой Смоленской морской ракетноносной авиадивизии посвящается / Н. В. Левченко, М. И. Кондратенко ; редкол.: Н. В. Левченко. – Минск : Изд-во Виктора Хурсика. – 2011. – 360 с.

УДК 94(476) "1941/1945"

ДОРОГА ЖИЗНИ

М. Ю. МОРОЗОВ, И. С. ФИСЕНКО

Белорусский национальный технический университет, г. Минск

22 июня 1941 года началась самая кровопролитная война за всю историю славянского народа – Великая Отечественная война, которая погубила несметное количество жизней. Самыми кровопролитными битвами в этой войне стали: оборона Брестской крепости, крымская операция и мн. др.

Одним из примеров героизма стала оборона Ленинграда. В начале сентября 1941 года войска противника окружили Ленинград, тем самым взяв в кольцо основные силы Ленинградского фронта. Вместе с войсками в кольце оказалось и гражданское население города – примерно 2,5 млн жителей и 340 тыс. человек, живущих в пригородах. Такое количество человек было необходимо снабжать едой и боеприпасами. Было принято решение организовать поставки с помощью авиации, однако быстро стало понятно, что авиация не может обеспечивать войска и гражданское население города в нужном объёме. Началось освоение водного маршрута.

Доставку по воде можно было осуществить через Ладожское озеро. Для перевозок в Ленинград Северо-Западное речное пароходство выделило 43 деревянные сухогрузные баржи и 6 нефтеналивных, 4 из которых были металлическими. Грузы железнодорожными путями доставлялись на станцию Волхов, вагоны шли в Гостинополье, где перегружались в баржи. Речные буксиры доставляли их по Волхову до Новой Ладogi, данный маршрут был протяжённостью 30 км, после этого грузы 14–18 ч доставлялись в Осиновец. Там, на причалах, грузы перегружались на узкоколейку, после чего перевозились на Ириновскую ветку Октябрьской железнодорожной станции, откуда следовали непосредственно в Ленинград. Для прикрытия всего пути были созданы Осиновецкий бригадный район ПВО в составе трёх дивизионов на западном берегу Ладogi и Свирский бригадный район ПВО в составе пяти бригад.

Несмотря на это, противник всеми силами пытался прекратить поставки продовольствия и оружия, за октябрь 1941 года на порт Осиновец враг совершил 22 авианалёта, в то время как на Ленинград –18, что ещё раз показывает важность данного пути. За осень было перевезено 1,9 тыс. т груза. С 10 ноября перестали использовать баржи и перешли на автомобильную дорогу.

22 ноября была отправлена первая автомобильная колонна, состоящая из 60 машин с прицепными санями. В среднем колонна доставляла не более 100 т, в декабре, когда ударили сильные морозы и лёд стал толще, удавалось перевезти около 300 т, в конце месяца – 1000. Одной из проблем ледового пути стала его неспособность выдержать машины, идущие на полной скорости, вследствие чего они проваливались под лёд. Во избежание потерь было принято решение установить определённую скорость, а с танков снимать башни, которые они тянули за собой на санях.

Сооружение ледовой трассы на зиму 1942–1943 годов началось заранее. Кроме автодороги, проложили по льду и узкоколейную железную дорогу грузооборотом 2 тыс. т в сутки. 31 октября 1942 года вышло постановление Ленинградского фронта «О строительстве Военно-автомобильной дороги через Ладожское озеро», где предусматривалось начать строительство ледовой дороги с грузооборотом 4,5 тыс. т в сутки, проходящей от Осиновца до Кобоны при толщине льда на этом участке более 15 см. Ответственность за организацию перевозок с 22 ноября взяло на себя Управление перевозок Ленинградского фронта. 17-я отдельная автотранспортная бригада – подразделение, занимавшееся непосредственно перевозкой грузов через Ладогу, – находилась в подчинении управления. На 30 ноября её автопарк состоял из 446 автомашин ГАЗ-АА и 268 – ЗИС-5. 20 декабря по льду пошли первые гужевые транспортные средства, а 24 декабря – автомобили. 21 ноября 1942 года Государственный комитет обороны постановил о сооружении свайно-ледовой ширококолейной и узкоколейной железной дороги через Ладожское озеро. Началось строительство железной дороги в декабре 1942 года. На 18 января 1943 года было построено 9,3 км дороги широкой колеи и 14,5 км узкоколейки. В связи с решением о строительстве по освобождённому во время прорыва блокады побережью Ладоги железной дороги, названной впоследствии Дорогой жизни, работы по строительству железной дороги через озеро были свёрнуты. После открытия Дороги жизни, то есть прямого железнодорожного сообщения с Ленинградом, перевозки через акваторию Ладожского озера стали занимать меньшую долю от общего объёма перевозок в город. В результате прорыва блокады в середине января 1943 года был освобождён Шлиссельбург, и 20 января было открыто движение на ответвлении ледовой дороги от островов Зеленцы до Шлиссельбурга. За время работы дороги произошло 357 провалов автомашин под лёд (из них поверхностных – 214 и полных – 143), практически все машины были подняты из воды. Работала ледовая дорога через Ладожское озеро до 30 марта 1943 года.

Исходя из всего вышеперечисленного, можно сделать вывод: «Дорога жизни» была необходима для удержания и прорыва заблокированного Ленинграда. Дорога позволила советским войскам удержать и прорвать блокаду города, она стала одним из доказательств необходимости постоянного материального обеспечения. Каждый из советских воинов понимал значимость

данного пути и выполнял поставленные задачи, не боясь ни холода, ни ледяной воды Ладоги, ни пуль врага, проявляя бесконечный героизм и мужество.

Список литературы

1 **Балашов, А. И.** История Великой Отечественной войны (1941–1945) / А. И. Балашов, Г. П. Рудаков. – СПб. : Питер, 2006. – 456 с.

2 **Литвиенко, В. В.** Цена войны. Людские потери на советско-германском фронте / В. В. Литвиенко. – М. : Вече, 2014. – 287 с.

УДК 385.81

НАМ ЕСТЬ ЧЕМ ГОРДИТЬСЯ! НАМ ЕСТЬ ЧТО БЕРЕЧЬ!

Я. М. НОВИКОВ

Белорусский национальный технический университет, г. Минск

Иван Дмитриевич Кондрусев родился 15 марта 1919 года в деревне Науховичи Чечерского района Гомельской области в большой крестьянской семье. Окончив в 1936 году десять классов сельской школы в деревне Мотневичи, поступил в медицинский техникум города Гомеля и окончил его с отличием в 1939 году, после чего был направлен в войска [1].

Иван Дмитриевич был призван в войска в 28 сентября 1939 года и направлен в 7-ю армию, которая была развернута вдоль границы с Латвией, под командование командарма 2-го ранга В. Ф. Яковлева [2, с. 11]. Имея медицинское образование, получил звание лейтенанта и был назначен санитарным инструктором. Уже начиная с 30 ноября армия приняла активное участие в штурме линии Маннергейма. Конец войны Иван встретил в городе Терийоки (сейчас это город Зеленогорск, Ленинградская область, Российская Федерация).

«В Терийоки нам разрешили пойти на экскурсию. Богатства там, век такого не видывал. Чугунные решетки, особняки двухэтажные, там дворяне, князья какие-то. И вот мы гуляли, и впервые в городе Терийоки увидел танк, один какой-то легкий танк, может это был Т-26 какой-то. И вот он один стоял, не подбитый, просто на окраине стоял.

Больше нигде таких упоминаний о танках я не слышал. Конечно, говорят, что в первые дни по этой финской тактике «мотти» колонны разгромили танковые, поэтому их и не было, но я тоже не думаю, что у нас дураки сидели за генеральским столом. Самое обидное сегодня, что почти ничего про финскую войну на интернет-ресурсах нет. Даже базы никакой сделано не было, мы, ветераны, по сути, последние достоверные источники информации» [1].