

Муниципальная автономная образовательная организация
Средняя общеобразовательная школа № 46
Города Набережные Челны Республики Татарстан

Реферат
на тему: «Четыре колеса на дорогах войны»

Выполнил: Стрельник Азат
5 «Г» класса отряд «Победа»
Руководитель: Москалева Н.М



2015 год

Блокада Ленинграда

Военная блокада города Ленинграда (ныне — Санкт-Петербург) немецкими, финскими[источник?] и испанскими (Голубая дивизия) войсками с участием добровольцев из Северной Африки, Европы и военно-морских сил Италии во время Великой Отечественной войны. Длилась с 8 сентября 1941 года по 27 января 1944 года (блокадное кольцо было прорвано 18 января 1943 года) — 872 дня.

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.

После прорыва блокады осада Ленинграда вражескими войсками и флотом продолжалась до сентября 1944 года. Чтобы заставить противника снять осаду города, в июне — августе 1944 года советские войска при поддержке кораблей и авиации Балтийского флота провели Выборгскую и Свирско-Петрозаводскую операции, 20 июня освободили Выборг, а 28 июня — Петрозаводск. В сентябре 1944 года был освобождён остров Гогланд.

За массовый героизм и мужество в защите Родины в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг., проявленные защитниками блокадного Ленинграда, согласно Указу Президиума Верховного Совета СССР 8 мая 1965 г. городу присвоена высшая степень отличия — звание Город-герой.

27 января является Днём воинской славы России — День полного снятия блокады города Ленинграда (1944 год).

Подготовка к сооружению ледовой трассы на зиму 1942-1943 годов велась заблаговременно. На этот раз предполагалось кроме автодороги проложить 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 сооружение ледовой дороги с грузооборотом 4,5 тыс. т в сутки, проходящей от Осиновца до Кобоны при установлении толщины льда на этом участке более 15 см. Ответственность за организацию перевозок с 22 ноября была возложена на Управление перевозок Ленинградского фронта. В подчинении управления находилась помимо прочих и 17 отдельная автотранспортная бригада — подразделение занимавшееся непосредственно перевозкой грузов через Ладогу. На 30 ноября она имела 446 автомашин ГАЗ-АА и 268 — ЗИС-5. 20 декабря на трассе было открыто движение для гужевого транспорта, а 24 декабря — для автомобильного. 21 ноября 1942 года Государственный Комитет Обороны принял постановление предусматривающее сооружение свайно-ледовой железной дороги нормальной и узкой колес через Ладожское озеро. Строительство железной дороги развернулось в начале декабря. На 18 января 1943 года было построено 9,3 км дороги широкой колес и 14,5 км узкоколейки. В связи с решением о строительстве по освобождённому во время прорыва блокады коридору железной дороги, названной впоследствии Дорогой Победы, работы по строительству железной дороги через Ладогу были свёрнуты. 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 трассы 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.

Оборону автодороги осуществляли два отдельных стрелковых батальона, перевалочные базы и склады охраняли части 23-й дивизии НКВД и караульные части Управления перевозок. С воздуха ледовую дорогу защищала 12-я отдельная эскадрилья из состава ВВС КБФ в составе 10 И-153 и 6 МиГ-3, противовоздушную оборону обеспечивали подразделения Ладожского дивизионного района ПВО. В январе на ледовой дороге находилось восемь 85-мм зенитных орудия, тридцать пять 37-мм орудия и 83 зенитных пулемёта.

За время действия трассы по ней, с восточного берега на западный, было перевезено 206 тыс. т грузов, из них 4,4 тыс. т в Шлиссельбург. Продукты и фураж составили 112 тыс. т, включая: 56 тыс. т муки и зерна, 9,4 тыс. т крупы, 2,4 тыс. т мяса, 4,8 тыс. т рыбы, 2,7 тыс. т сахара, 7,6 тыс. т овощей. Было доставлено 18,6 тыс. т угля, 5 тыс. т ГСМ, 54 тыс. т боеприпасов. Плюс по подводному трубопроводу поступило 8,5 тыс. т нефтепродуктов. В обратном направлении по ледовой дороге было вывезено 10 тыс. т грузов. Перевозки людей составили 133 тысячи в Ленинград и 89 тыс. из него.

К навигации 1943 года на Сясьской верфи происходило строительство новых барж, к апрелю их было построено 20 штук. Ледовая трасса прекратила действовать 31 марта, а уже 2 апреля начались водные перевозки по Ладоге, хотя полностью освободились ото льда трассы лишь 26 апреля. В конце мая, начале июня противником производилась серия крупных бомбардировок ладожских портов, в результате чего было потоплено пять судов, а многие получили тяжёлые повреждения. В связи с тем, что в 1943 году значительная часть грузов пошла в Ленинград по железной дороге, заметно уменьшились водные перевозки. Всего в навигацию 1943 года было перевезено в Ленинград 240 тыс. т грузов и 856 м³ леса, а также 162 тыс. человек.

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. Шоссе А128 Санкт-Петербург — Морье во Всеволожском районе повторяет сухопутный участок дороги из Ленинграда до Ладоги, вдоль него расположены памятники посвящённые Дороге жизни.

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.

Первые семь километров, по которым проходили транспортные колонны от станции Ржевка по Ленинграду, названы «Ржевским коридором». На трассе установлено четыре мемориальных стел. Этот участок является естественным продолжением Дороги жизни по городу.



1941 - 1945

М ПО

Краснодарский ветеран поделился воспоминаниями о прорыве блокады Ленинграда

Герой сюжета в Ленинграде никогда не жил, он был среди тех, кто подарил городу вторую жизнь — он его освобождал. Своими воспоминаниями ветеран поделился.

Ему песня воевать и жить помогает. Поэтому даже в свои 92 года он каждый день начинает с того, что достает старенький «Вельтмайстер» и играет мелодии своей молодости.

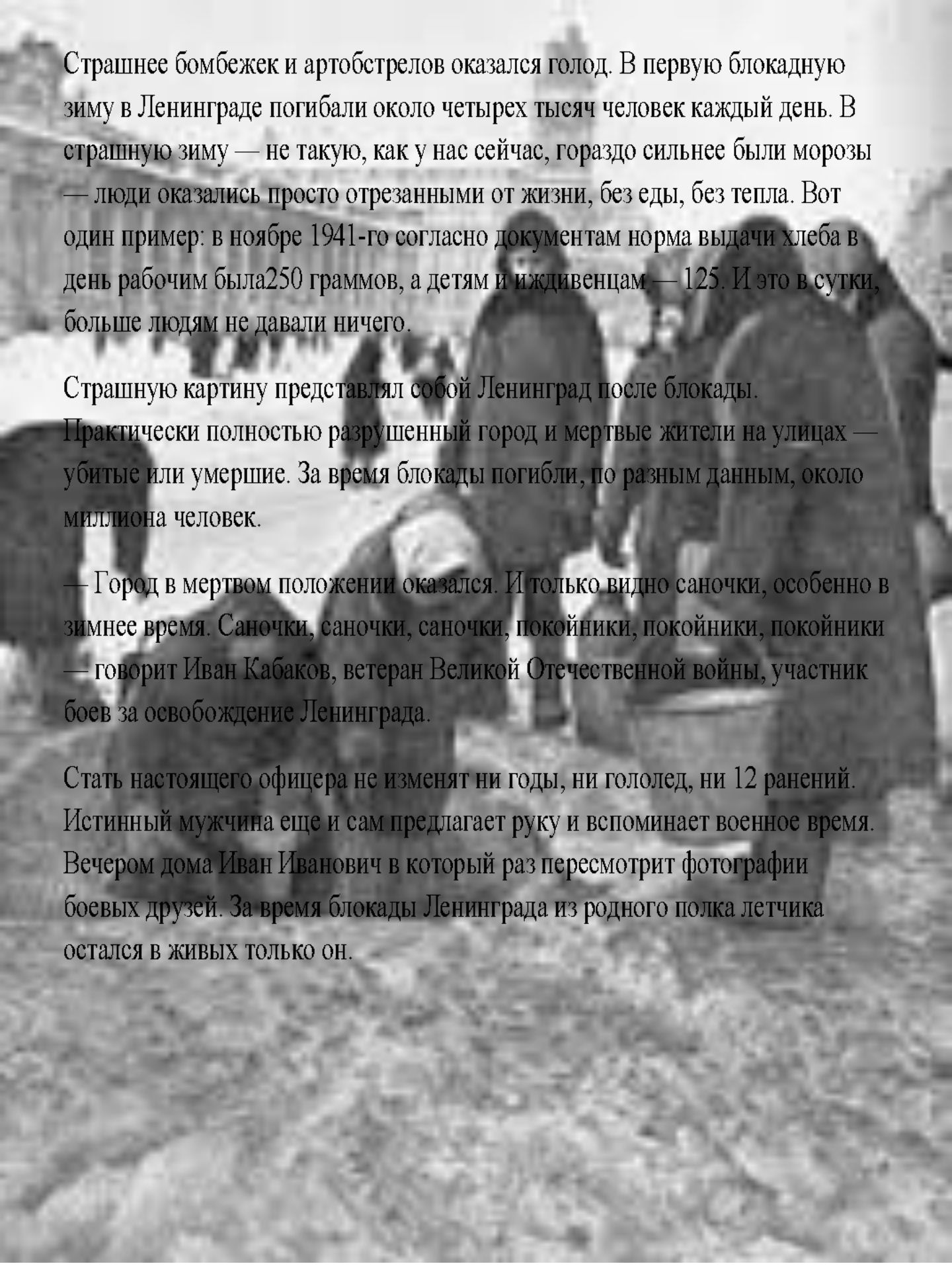
Разве можно иначе, кроме как с песней, вынести ужасы войны, говорит Иван Иванович. Выпускником летного училища, совсем юным, в этом возрасте жизнь-то только начинается, он попал на фронт. 22 тысячи часов боевого налета! В эту цифру почти невозможно поверить. В небе над Ленинградом летчик Иван Кабаков провел не один бой. Сверху стрелял по точкам, где засели враги.

«Поскольку взять не могут, день и ночь — обстрел. Нам приходилось вылетать, бомбить эти точки, которые обстреливали Ленинград», — вспоминает Иван Кабаков, ветеран Великой Отечественной войны, участник боев за освобождение Ленинграда.

На груди праздничного мундира — нет свободного места. Орден Ленина, два ордена Боевого Красного Знамени, медаль за оборону Ленинграда, за победу над Германией. Иван Иванович надевает его только в праздничные дни. Сегодня — как раз такой. В день 70-летия снятия блокады Ленинграда ветерана Кабакова пригласили в школу — провести урок памяти.

— Пунктиром указана дорога жизни. В летнее время водным путем перемещались, в зимнее время — по льду, — рассказывает детям Иван Кабаков.

Иван Иванович рассказывает, как в далеких 40-х их же ровесники работали на заводах, учились прятаться в бомбоубежищах, таскали воду из замерзшей реки. Красивому и благополучному городу выпало непростое испытание — 872 дня блокады. Все это время фашисты практически каждый день бомбили Ленинград. Под особым прицелом было Ладожское озеро — единственный путь сообщения с городом.



Страшнее бомбежек и артобстрелов оказался голод. В первую блокадную зиму в Ленинграде погибали около четырех тысяч человек каждый день. В страшную зиму — не такую, как у нас сейчас, гораздо сильнее были морозы — люди оказались просто отрезанными от жизни, без еды, без тепла. Вот один пример: в ноябре 1941-го согласно документам норма выдачи хлеба в день рабочим была 250 граммов, а детям и иждивенцам — 125. И это в сутки, больше людям не давали ничего.

Страшную картину представлял собой Ленинград после блокады. Практически полностью разрушенный город и мертвые жители на улицах — убитые или умершие. За время блокады погибли, по разным данным, около миллиона человек.

— Город в мертвом положении оказался. И только видно саночки, особенно в зимнее время. Саночки, саночки, саночки, покойники, покойники, покойники — говорит Иван Кабаков, ветеран Великой Отечественной войны, участник боев за освобождение Ленинграда.

Стать настоящего офицера не изменят ни годы, ни гололед, ни 12 ранений. Истинный мужчина еще и сам предлагает руку и вспоминает военное время. Вечером дома Иван Иванович в который раз пересмотрит фотографии боевых друзей. За время блокады Ленинграда из родного полка летчика остался в живых только он.



Блокадница, фронтовой шофер, служившая на Ленинградском фронте и Дальнем Востоке, Лидия Григорьевна Смелкова — о том, как возила по Дороге жизни материалы для железнодорожных путей, несмотря на постоянные немецкие налеты.

В сентябре моим правам было 70 лет. Я участник Дороги жизни, два года была в блокаде и три — на фронте.

На фронте была шофером, пошла туда добровольно. Мой папа умер в 1931 году, после этого мама вышла замуж за энкавэдэшника — голубая фуражка, малиновый околышек. Когда он на Северо-Западном фронте узнал, что здесь люди умирают от голода, сделал так, чтобы все военные, все ленинградцы, третий моторизованный полк, стали собирать нам посылки — кто пшено, кто кусок мяса. И оставили адрес, чтобы мы писали на их полевую почту. Когда обратилась к ним, сказали, что у них курсы будут трактористов и шоферов, а мне работать надо было. Я, конечно, позвонила туда, сказала, что хочу выучиться на шофера — вот и училась, а с 1943-го работала уже.

Когда в Ленинграде работала, меня заставили мусор вывозить. Машин нет — дали какую-то старую, хотя это было нарушение. Я переезжала Фонтанку, а там стоял с красной звездой татарин, фронтовик, регулировал движение. Вдруг о мой кузов удар. А я думаю — никого же нет. Он остановил меня, а сзади человек лежит, он к мосту дорогу переходил. Народ собрался, удивляется: что он не под колесами, а лежит. Оказалось, эпилептик: я в этот момент медленно ехала, а он упал головой и ударился о задний борт. Все равно регулировщик говорит: «Давай, до выяснения обстоятельств». Я его, конечно, обложила по-фронтовому, потом меня отпустили.

Когда обратилась к ним, сказали, что у них курсы будут трактористов и шоферов, а мне работать надо было. Я, конечно, позвонила туда, сказала, что хочу выучиться на шофера — вот и училась, а с 1943-го работала уже

По Дороге жизни я возила крючья, изоляторы, проволоку. Мы получили приказ ночью поставить полотно на лед, чтобы поезд мог пройти, но немцы засекли это дело. Зима, белый снег, мы были в белых халатах, а все остальное — и шпалы, и рельсы — имеет свой цвет. Три раза были налеты. Зимой 1943–44-го ноги сильно отморозила: тогда сначала был плюс, а потом сильный мороз. Врачи никуда отправлять не стали, не знаю, спиртом или еще чем-то ноги оттирали. Сейчас уже почти не хожу.

Потом Ленинградский фронт. Когда взяли Выборг, наша часть стояла наверху, где мост, там меня ранило: восемь осколков попало — дверь затрещала, от нее осколки и полетели. Никаких госпиталей, все свои врачи — как и с ногами.

Демобилизовалась я в октябре 45-го. Война кончилась 9 мая, а я на Дальнем Востоке была, там еще на американских машинах ездила. Туда собирались строить обходную дорогу, и мы должны были переехать к границе Монголии и Байкала, потому что ведь одна дорога на Дальний Восток — тоннель, другой нет. Боялись японцев, потому что, если бы они эту скалу разрушили, связь бы у нас кончилась. Значит, обходную дорогу надо срочно создавать — поэтому меня долго не отпускали.

