

**Беседа на тему:
«Дорога жизни». Прорыв блокады.
Подготовительная группа.**

Цель: формировать у детей патриотические чувства и представления о героизме; воспитывать любовь и уважение к защитникам Родины на основе ярких впечатлений и исторических фактов. Воспитывать такие нравственные качества, как любовь к своим близким, чувство гордости за членов семьи, переживших Великую Отечественную войну или погибших на полях сражения.

Материал: иллюстрации по теме, книги, глобус, географическая карта, указка.

Воспитатель: - Во время блокады вся страна сочувствовала ленинградцам и сопереживала им. Со всех концов огромной России люди посылали в Ленинград подарки - продукты, теплую одежду, оружие. Да только не было возможности доставить это все адресатам - немцы не давали приблизиться к Ленинграду. Единственная лазейка оставалась у наших воинов. Восточнее Ленинграда находится Ладожское озеро (показать на карте). Наши бойцы с нетерпением ждали морозов. Когда озеро все покрылось льдом, открылась дорога в Ленинград. Эту дорогу прозвали «дорогой жизни». Эта дорога была опасна.

Воспитатель: - А почему, как Вы думаете?

(Ответы детей)

Воспитатель: - Немецкие самолеты и артиллерия постоянно обстреливали и бомбили ледовую дорогу. (показ иллюстрации)

Работать в те дни на ледовой трассе могли только люди, превыше всего ставившие свой долг перед Отчизной. Они знали, что Ленинград обязательно переживет тяжелые дни, что только они могут спасти жителей великого города от мучительной смерти. И они гнали свои грузовики вперед, через пургу и стальную метель фашистских обстрелов, стараясь как можно быстрее довести так необходимые ленинградцам продукты.

О шоферах, работавших тогда на «дороге жизни», рождались легенды, которые часто оказывались правдой. Одна из них рассказывает о водителе, которого застигла на Ладожском озере пурга. Казалось, все ветра мира решили дуть ему в лицо, и все вражеские войска открыли огонь по его грузовику. Но он упорно продолжал вести машину сквозь метель, думая о своих голодных детях, и доехал до города.

Воспитатель: - Ребята, что везли на грузовиках в город?

(Ответы детей)

Воспитатель: - Какими были люди, которые везли грузы на этих машинах? (дети высказывают свои мысли)

Воспитатель: - Как вы думаете, ребята, как спасли Ленинград?

«Дорога жизни» не была односторонней. Из осажденного города грузовики вывозили совсем ослабевших людей - стариков, детей, женщин. За зиму по ледовой дороге из Ленинграда было вывезено около полу миллиона человек. Также вывозили по Ладожскому озеру культурные ценности, промышленное оборудование, сокровища искусства - все, что могло пострадать во время бомбежек, что непременно надо было успеть сохранить. Ленинград выстоял свои самые длинные 900 дней и ночей.

А сейчас послушайте стихотворение С. Маршака «Ленинградское кольцо».

Враги кричали «Нет конца
У ленинградского кольца!»
Мечом рассек его боец –
И вот кольцу пришел конец . . .
. . . Я прохожу по улицам твоим,

Где каждый камень - в памятник героям.
Вот на фасаде надпись: «Отстоим»
А сверху «Р» добавлена: «Отстроим»!

Используемый источник:

1. <https://nsportal.ru/detskii-sad/vospitatelnaya-rabota/2020/12/06/beseda-doroga-zhizni-proryv-blokady>
2. <https://warspro.ru/>

Дополнительный материал:

Дорога жизни блокадного Ленинграда: история создания, роль в обороне Ленинграда

Необходимость проложить новую дорогу к Ленинграду возникла после того, как замкнулось кольцо блокады вокруг города. Единственной возможностью было использовать для этих целей озеро Ладогу. После наступления холодов, прямо по льду, была проложена сложная транспортная магистраль, конфигурация которой менялась в зависимости от условий. Люди прозвали её Дорогой жизни.

Дорога жизни блокадного Ленинграда

В плане нападения на Советский Союз Гитлер особое место отвёл захвату и уничтожению Ленинграда. Падение этой исторической столицы и колыбели революции должно было предшествовать полному разгрому Москвы. Ленинград и Москва, несомненно, были важными стратегическими точками и транспортными узлами. Но, ещё более важной была их роль в сознании советских граждан. Для Гитлера первостепенным моментом было подорвать моральный дух защитников. Как никто другой он знал насколько важно либо воодушевить, либо деморализовать толпу.

Поэтому группа армий «Север» под командованием Федора фон Бока получила приказ уничтожить Ленинград. Первоначально предполагалось, что город возьмут сходу, по технике блицкрига. Но к тому времени, как войска немецкой армии подошли к намеченной цели, уже стало ясно, что на советской территории молниеносная война не получается. Военачальники были против прямого штурма укрепленного города. Так была предложена блокада Ленинграда. Вместо того чтобы нести неизбежные при штурме человеческие потери, немцы решили заморить город голодом. Постоянно поливая его при этом щедрым артиллерийским огнём.



Автомобили вывозят людей из блокадного Ленинграда по «Дороге жизни».

Вначале были отрезаны автомобильные и железные дороги. А 8 сентября 1941 года, после взятия Шлиссельбурга, началась история блокадного Ленинграда – одна из самых трагических в Великой Отечественной войне. Единственным сообщением с внешним миром для ленинградцев оставалась лишь дорога, начинавшаяся на берегу Ладожского озера. Эта тонкая нить, которую ценой невероятных усилий сумели протянуть защитники Ленинграда, дарила жизнь и надежду.

Дорога жизни через Ладожское озеро

Когда блокадное кольцо сомкнулось, осталась единственная возможность связи с блокадным Ленинградом – через Ладожское озеро, побережье которого во время Великой Отечественной войны продолжала контролировать советская армия. Это озеро было очень сложным для судоходства. Неожиданные шквальные порывы ветра часто налетали на суда. Поэтому побережье не было оборудовано ни причалами, ни пирсами.

Первые доставленные грузы сбрасывали прямо на дикий берег. Вместе с этим срочно проводили работы по углублению дна и обустройству гавани. На берегу выкапывали землянки и оборудовали склады. Под водой провели телефонные и телеграфные кабели. От берега к ближайшей линии железной дороги проложили узкоколейку.



Регулировщица на въезде на ледяную «Дорогу жизни» у деревни Коккореево.

Уже 12 сентября, всего через четыре дня после начала блокады Ленинграда по Ладожскому озеру доставили первую партию грузов. Там было 60 тонн различных боеприпасов и 800 тонн продовольствия. В обратный рейс брали ленинградцев. За время осенней навигации, до того момента, как лёд сделал невозможным передвижение по озеру, по воде эвакуировали 33,5 тысячи людей из города. За это же время в Ленинград было доставлено 60 тысяч тонн грузов.

Кроме неблагоприятных погодных условий транспортировку осложняли постоянные налёты немецкой авиации. Использование имеющихся в наличии буксиров и барж при доставке всячески приветствовалось. Однако даже полная загруженность всех судов не могла обеспечить продовольствием окружённый город в полной мере. Кроме того, поставленная задача усложнялась ещё и тем, что поставлять приходилось не только продовольствие. Для ведения войны и обороны города требовалось оружие. Поэтому часть грузов составляли боеприпасы.

Как прокладывали Дорогу жизни

С самого начала было ясно, что судоходный путь – мера временная. Вскоре должны были наступить холода. Поэтому загодя сотрудники Гидрологического института и автодорожный отдел Ленинградского фронта стали проектировать автомобильную дорогу, которая должна была быть проложена прямо по льду замёрзшего Ладожского озера.

В документах она именовалась военно-автомобильной дорогой № 101. На каждом пятом километре трассы должны были находиться пункты обогрева. А саму дорогу планировали делать в 10 метров шириной. Но в реальности всё было намного сложнее, чем на бумаге. При том, что проходила Дорога жизни, как её прозвали сами ленинградцы, по местам наименьших глубин, нередко лёд проламывался, забирая не только ценный груз, но и немало человеческих жизней.



Военно-автомобильная дорога № 101

Длина через Ладогу составляла приблизительно 30 километров. На этом, сравнительно небольшом, участке в тяжёлых условиях слаженно трудились десятки тысяч человек. Это были водители грузовиков и погонщики конных подвод, механики, которые чинили автомобили, регулировщики, задачей которых было направлять водителей по наиболее безопасным маршрутам. Кроме того, были те, кто непосредственно прокладывал дорогу. А прокладывать её надо было постоянно. Временами из-за того, что дорогу заносило снегом, временами из-за того, что надо было выбрать участки с более крепким слоем льда, а временами из-за того, что дорога была повреждена немецкими авианалётами, которые совершались с завидной регулярностью.

Дорога жизни постоянно ремонтировалась. Водолазы укрепляли её всеми возможными подручными средствами, ныряя под лёд и устанавливая там настилы и опоры. Это была далеко не просто широкая колея, проложенная по

льду. Вдоль дороги устанавливали дорожные знаки. По пути следования грузовиков строили медицинские и обогревательные пункты. На протяжении маршрута находились склады и базы. Также оборудовались станции технической помощи, мастерские и пункты питания. По дороге проходила телефонная и телеграфная связь.

Ситуация с продовольствием

Тем временем положение в городе становилось всё хуже. По сути, оно дошло до критической отметки, перешагнуло её и уверенно двинулось дальше. Продовольствия катастрофически не хватало. На начало осады в городе находилось приблизительно 2,9 миллиона человек. Каких-то сколь-нибудь значительных запасов продуктов в Ленинграде не было. Он функционировал за счёт продукции, поставляемой из ленинградской области.



Ленинградцы в очереди за продуктами.

К тому же, даже имевшиеся небольшие запасы были уничтожены на складах во время первых обстрелов. Система выдачи продуктов по карточкам была введена сразу же. Однако нормы выдачи постоянно урезали. К ноябрю 1941 года ситуация была критической. Нормы выдачи хлеба упали ниже необходимого физиологического минимума. На день выдавали всего 125 грамм хлеба. Для рабочих паёк был чуть больше – 200 грамм. Это маленький кусочек хлеба. И больше ничего. К тому времени все запасы давно были исчерпаны. Многие не пережили именно суровую зиму 1941 года.

И не стоит забывать, что эти 125 грамм были не хлебом из чистой муки, пускай и низшего сорта. В хлеб добавляли всё, что могло быть съедобным – пищевую целлюлозу, жмых, обойную пыль, выбойки из мешковины. Было ещё понятие коревой муки. Она образовывалась из промокшей, схватившейся и

затвердевшей, словно цемент, корки. По дороге в Ленинград немало машин тонуло вместе с продовольствием. Специальные бригады под покровом темноты разыскивали эти места и, с помощью веревок и крючьев, поднимали со дна мешки с мукой. Какая-то часть в самой середине могла остаться сухой. А остальная мука превращалась в твёрдую корку, которую потом разбивали и добавляли в блокадный хлеб.



Карточка на хлеб

Маршрут в Ленинград

О ситуации в городе было хорошо известно водителям машин, доставлявших десятки тонн различных грузов к берегам Ладоги в ленинградскую блокаду и забиравших оттуда эвакуируемых. Они ежеминутно рисковали жизнью, выходя на льды Ладожского озера. И это не просто громкие слова. Только за одни сутки 29 ноября 1941 года под воду ушло 52 автомобиля. И это на отрезке длиной 30 километров! Из которых несколько первых километров можно даже не брать в расчёт – там дорога была сравнительно безопасна.

В пути водителя постоянно подстерегала опасность уйти под лёд. Поэтому никто не закрывал дверцы машины, невзирая на пронизывающий до мозга костей холод. Так оставался шанс успеть выбраться из тонущей машины. Когда ситуация была особенно опасной (грузовики совершали рейсы и по уже тающему льду), водители всю дорогу ехали на подножке машины. Тридцатикилометровый ледовый участок, таким образом, превращался в серьёзное и длительное испытание. Ведь ехать приходилось на малой скорости. А ведь практически каждый водитель в день совершал по два рейса.

Однако опасности этим не исчерпывались. Немцы старались наносить авиаудары по колоннам во время перевозок грузов. Они целились как по самим

грузовикам, так и по дороге следования, стремясь разрушить саму трассу. Капризная погода тоже практически атаковала ладожскую военную дорогу. Поднявшаяся метель быстро уравнивала проложенную по льду дорогу с окружающим нетронутым пейзажем. Была крайне велика опасность сбиться с пути. Немало водителей погибли от холода, заблудившись в метель. Для предотвращения таких случаев на протяжении трассы было установлено множество дорожных знаков.



Тонущие машины на «Дороге жизни».

Блокадная зима

Всего ленинградцам пришлось пережить три блокадных зимы. И хотя именно в это время лучше всего действовала ледовая дорога, и по ней могли доставлять немалое количество тонн грузов, именно зимы блокады были самым тяжёлым временем для ленинградцев. Ведь к острой проблеме недоедания добавлялся холод. Центрального отопления не было, электричества не было. Те счастливики, которые смогли обзавестись печкой-буржуйкой, потихоньку сжигали в ней всё, что могло гореть. В некоторых случаях в ход шли даже мебель и паркет.

За первую зиму – с декабря 1941 по февраль 1942 года – в Ленинграде погибло четверть миллиона человек. Но с увеличением норм выдачи хлеба смертность стала меньше. Для того чтобы доставка грузов проходила в осаждённый город более массово и безопасно, уже зимой 1942 года стали строить ледовую железную дорогу, которая должна была проходить прямо по озеру. Однако её строительство не было завершено, так как 18 января 1943 года был совершён прорыв блокады Ленинграда, и надобность в станции Ладожское озеро отпала.

Был и ещё один путь, который называли малой дорогой жизни. Он проходил по поверхности Финского залива. По этой малой трассе передвигались в большинстве своём защитники Ленинграда. Этим путём они попадали на обороняемый «пяточок». По нему же отправляли обратно и многочисленных

раненых в боях солдат.

А когда блокада была прорвана, появилась ещё одна дорога, которую неофициально называли «Дорогой победы». Её построили прямо по болотам и труднопроходимой пересечённой местности для быстрой эвакуации населения и подвоза необходимых продуктов и боеприпасов.



«Дорога победы»

Дорога жизни. Карта

Участки ледовых дорог рассчитывали и прокладывали, опираясь на данные водолазов и учёных из Гидрологического института. На оперативной военной карте Дорога жизни постоянно меняла свои очертания. Часто причиной становилось то, что доставка грузов проходила по участкам, которые, из-за бомбёжек становились аварийно-опасными. Да и погода постоянно вносила свои коррективы. Изменения температуры, подводные течения и другие внешние факторы очень влияли иногда на весь маршрут, а иногда только на отдельный участок трассы. Движение на ледовых трассах корректировали регулировщики. Только за первую зиму ледовая дорога полностью передвигалась 4 раза. А некоторые участки меняли свою конфигурацию 12 раз.

Именно с такими изменениями связано различие данных о протяжённости пути в исторических документах. К тому же, карта военно-автомобильной дороги № 101 включала в себя и сухопутный участок до железнодорожной станции. Некоторые указывали полный километраж, а некоторые – только тот участок, который называли «Дорога жизни» на льду озера Ладога.



Дорога жизни. Карта

Памятники на Дороге жизни

Для того чтобы сохранить в памяти последующих поколений подвиг защитников Ленинграда, на Дороге жизни установили памятники. Всего установлено 7 монументов.

Кроме них установили 102 памятных столба вдоль шоссе и железной дороги и памятные стелы. Некоторые из стел входят в комплекс памятников и мемориалов, а некоторые установлены отдельно.

Полторка



Памятник «Полторка» на «Дороге жизни»

Среди мемориальных сооружений на Дороге жизни выделяется памятник «полторке». Подобного ему больше просто не существует. «Полторкой» в народе называли автомобиль грузоподъемностью полторы тонны. Именно на таких грузовиках перевозили людей и грузы по Дороге жизни. В месте дороги, где были самые массированные обстрелы, сегодня возвышается, вылитый из бронзы, грузовик в натуральную величину.

Цветок жизни



Памятник «Цветок жизни» на «Дороге жизни»

Дорога жизни проходила недалеко от Всеволожска. Там, на третьем километре мемориальной трассы, в 1968 году открыли комплекс «Цветок жизни». Он посвящён самым юным жертвам блокадного Ленинграда. Ведь в годы блокады дети становились не только пассивными жертвами голода и артобстрелов. По мере сил они помогали в обороне города, беря на себя те обязанности, которые в других обстоятельствах доверили бы только взрослым. Школьники гасили зажигательные бомбы, стояли в дозорах, помогали в госпиталях и собирали сырьё для военных нужд.

Мемориальный комплекс состоит из трёх частей. Вначале перед посетителем предстаёт 15-метровая скульптура цветка, на лепестках которой высечены слова популярной в СССР детской песенки: «Пусть всегда будет солнце» и изображение мальчика-пионера. Далее следует аллея Дружбы, которая состоит из девяти сотен берёз – по числу блокадных дней. На стволы деревьев в память о погибших детях повязывают алые пионерские галстуки. За аллеей находится траурный курган. Редко какое упоминание в путеводителях о Дороге жизни обходится без фото этого кургана. Среди прочих достопримечательностей, там находится, воссозданный в камне дневник девочки, которая неверным детским почерком последовательно вносила в блокнот даты смерти членов своей семьи.

Разорванное кольцо



Памятник «Разорванное кольцо» на «Дороге жизни»

На западном берегу Ладожского озера, там, где брала начало Дорога жизни, находится ещё один памятник. С суровой лаконичностью он символически иллюстрирует интересные факты о Дороге. Две массивные полуарки, в форме разорванного кольца, высотой в семь метров напоминают о кольце блокады. А сам разрыв мемориала Разорванное кольцо указывает на Дорогу жизни. Под кольцом в сторону спуска к озеру, прямо по каменной кладке, проходит бетонный след от колёс автомобиля.

Отсюда в годы блокады начинали свой путь грузовики, доставлявшие ценный груз продовольствия и боеприпасов в осаждённый город. Под внушительным монументом выбиты слова из стихотворения Бронислава Кежуна:

«Потомок, знай: в суровые года,
Верны народу, долгу и Отчизне,
Через торосы ладожского льда
Отсюда мы вели дорогу Жизни,
Чтоб жизнь не умирала никогда».

Осиновецкий маяк



Памятник «Осиновецкий маяк» на «Дороге жизни»

Дорога жизни чаще всего ассоциируется с грузовиками на льду и метелями. Однако когда лёд сходил, она не прекращала функционировать. Просто в тёплое время нагрузку на себя принимала ладожская флотилия. Часто это было даже сложнее и опаснее, чем продвижение на автомобилях по льду. Береговая линия Ладожского озера никогда не благоприятствовала судоходству.

Поздней весной, летом и ранней осенью, курсировавшие по озеру суда ориентировались на свет Осиновецкого маяка, расположенного на юго-западном берегу. Этот маяк функционирует и сегодня. Экскурсий туда не проводят, так как маяк относится к стратегическим объектам и находится в ведении Министерства обороны.

Строить Осиновецкий маяк начали ещё в 1905 году. С тех пор он не прерывал своей работы. Свет маяка указывает на западную границу бухты, из которой начинает свой путь Нева. Он возвышается на 74 метра над уровнем озера, а свет маяка виден на расстоянии 40 километров.

Из-за того, что Осиновецкий маяк в годы блокады служил важным ориентиром для судов, идущим по Дороге жизни, он отнесён к объектам культурного наследия, хотя и не является памятником, как таковым.

Катюша



Памятник «Катюша» на «Дороге жизни»

Дорога жизни была единственной связующей нитью осаждённого Ленинграда с остальной страной. Единственной артерией, по которой поступала пища и боеприпасы. Она была тем, что поддерживало жизнь в городе. Это прекрасно понимали защитники Ленинграда, это понимали сами ленинградцы, и это понимали немцы. Они отчаянно пытались перерезать этот последний путь сообщения, чтобы окончательно задушить сопротивление и уничтожить ослабленный город.

Дорога жизни была под постоянным обстрелом. Для защиты от вражеской авиации на ней использовали легендарные установки «Катюша». В память об этом, на месте, где в годы войны располагались зенитные части, возвели монумент, напоминающий об этих защитных орудиях, которые прикрывали движение грузовиков. Состоит он из направленных в небо стальных балок, каждая из которых имеет в длину 14 метров. Всего таких балок 5 штук. Они представляют знаменитую «Катюшу».

Стихотворение о блокаде Ленинграда

Глубокие переживания ленинградцев о военном времени и блокаде родного города нашли свой выход в искусстве. Стихи, посвящённые Дороге жизни, картины, фотографии, литературные очерки – всё, что могло помочь выразить чувства, было использовано. Ольга Берггольц, Эдуард Асадов, Вера Ибнер, Борис Богданов, Всеволод Рождественский, Владимир Лифшиц – это наиболее известные поэты, воспевшие в своих произведениях блокадные дни. Но этот список далеко не полный.

И даже сегодня, спустя семь десятилетий, эта тема продолжает вдохновлять поэтов и слова памяти, боли и благодарности стройно складываются в рифмованные строки. Вот отрывок из современного стихотворения:

Дорога Жизни. Автор: Наталья Смирнова

Дорога Жизни, Ладога родная,
О, скольких ты тогда смогла спасти!
Для наших дедов, бабушек, я знаю,
Священной места в мире не найти!
Я пред тобой стою, склонив колени,
Стою и вдаль задумчиво смотрю,
От всех послевоенных поколений,
Как Бога, я тебя благодарю.
И знаю: до сих пор ночами снится
Всем, выжившим в блокадном том аду,
Поток машин, бессонной вереницей,
Везущий хлеб по ладожскому льду....



Колонна грузовиков следует в сумерках по «Дороге жизни» на Ладожском озере. 1942 г.