

Список использованных источников

1. Смирнов, С.С. Брестская крепость / С.С. Смирнов. – Москва.: Раритет. 2000. - 406 с.
2. Борисенко, Н. Днепровский рубеж: трагическое лето 1941-го / Николай Борисенко. – Могилёв: Могилевская областная укрупнённая типография имени Спиридона Соболя, 2005. – 368 с.
3. Днепровский рубеж: лето 1941 года: сб. ст. междунар. науч. конф., посвященной 75-летию обороны г. Могилева / М-во образования Респ. Беларусь, М-во образования и науки Рос. Федерации, Белорус.-Рос. ун-т, Белорус.-Рос. ун-т, Посольство Рос. Федерации, Могилев. гор. исполнит. ком., Русское культурн. - просветит. о-во, Могилев. обл. ист.-патриот. клуб «Виккру», Могилев. обл. орг. Белорус. обществен. об-ния ветеранов, Могилев. обл. краевед. музей им. Е. Р. Романова; редкол.: И. С. Сазонов (гл. ред.) [и др.]. – Могилев: Белорус.-Рос. ун-т, 2017. – 250 с.

Роль Ладожского озера в блокадном Ленинграде

Усик К. А., Лойко А. И.

Одно из самых страшных и трагических событий ВОВ – Блокада Ленинграда, которая продлилась 872 дня. Жители города, как и многие в стране, были уверены, что война закончится быстро. «...слышали от взрослых, что эта война, наверное, быстро кончится: у нас гораздо больше танков, больше самолётов... так что это недели две. Такая была эйфория, пока не начались обстрелы и бомбёжки», – признаётся в интервью очевидица событий Ирина Георгиевна Буланова.

8 сентября 1941 кольцо окружения вокруг Ленинграда полностью замкнулось. Одной из острейших проблем стал голод. К началу блокады внутри кольца осталось только около 20 тысяч тонн муки, хотя к началу войны на складах хранилось 146 тонн муки и круп и 37 тысяч тонн сахара. Это произошло из-за поставленной задачи Сталина: «При вынужденном отходе частей

Красной Армии не оставлять противнику ни килограмма хлеба, ни литра горючего». А поскольку Ленинград готовили к сдаче, нужно было вывести как можно больше продуктов питания, т.к. Сталин был уверен, что немцы все заберут себе и съедят, а что не съедят – отправят в Германию.

Как следствие уже к ноябрю 1941 года горожане получали всего 125 грамм хлеба в сутки. В таких условиях люди утратили самосознание и начали употреблять в пищу клещей из обоев, деревянную кору, кожаные ремни и даже себе подобных.

Советские войска не потеряли контроль над акваторией Ладожского озера, поэтому оно стало единственным шансом окончательно не потерять связь с внешним миром. Это давало людям надежду на то, что не все еще потерянно. Изначально было понятно, что суда смогут доставлять грузы только до того момента, пока не придут холода и озеро не покроется льдом. Поэтому автодорожный отдел Ленинградского фронта и сотрудники Гидрологического института начали проектировку военно-автомобильной дороги № 101. Ленинградцы, для которых эта дорога стала единственным шансом на выживание, дали ей название Дорога жизни.

Реализовать этот план оказалось гораздо сложнее, чем планировалось. Из-за погодных условий и постоянных обстрелов маршрут приходилось менять довольно часто. Только за первый месяц эксплуатации маршрут меняли четыре раза. Дорога от Большой земли до Ленинграда по льду составила 30 километров. Также строительство затрудняло и замедляло то, что у советских людей не было опыта строительства подобных трасс, поэтому военные и инженеры учились на ходу.

Расчеты проектировщиков показали, что машина с тонной груза сможет безопасно проехать по льду толщиной не меньше 20 сантиметров. Но замеры, произведенные в ноябре 1941 года, показали, что лёд почти вдвое тоньше. Времени ждать не было, поэтому, сильно рискуя, 20 ноября в сторону Ленинграда выдвинулась колонна из 350 саней, запряжённых конями. Поскольку вся опе-

рация производилась с большой осторожностью, дорога в 30 километров заняла весь день. 22 ноября по тому же маршруту проехала первая колонна из 60 грузовиков.

Таким образом, уже к декабрю того же года в Ленинград ежедневно доставляли по тысяче тонн груза. Это стало возможным только ценой большого количества человеческих жизней. Ежедневно на дороге под воду уходили машины, в которых был ценный груз и люди. Это происходило даже в тех местах, где лёд был достаточно крепкий. Как позже выяснилось, причина этому не толщина льда, а то, что происходит резонанс (скорость грузовиков совпадает с волнами Ладоги). После некоторых исследований выяснилось, что самая опасная скорость движения – 35 км/ч, и опасное расстояние между грузовиками – менее 70 метров [1].

Дорогу жизни нельзя назвать просто колеёй во льду. На пути были установлены дорожные знаки, функционировали пункты медицинской помощи и обогрева, были установлены склады с провизией, точки питания и мастерские. На дороге работали 350 регулировщиков, которые помогали водителям придерживаться наиболее безопасного маршрута. По Дороге жизни не только доставляли в блокадный город грузы, но и эвакуировали людей. В приоритете были замученные голодом дети. За все время существования дороги, 250 дней, вывезли свыше миллиона человек. Дорога №101 дала возможность также вывести из города исторические ценности. Были спасены и эвакуированы шедевры живописи, драгоценности, иконы, редкие книги, научные труды, театральные реквизиты и нотные архивы [2].

Так называемая Дорога жизни функционировала не только на поверхности льда, но и на дне озера. Осенью 1941 года город остался совсем без связи – не работала ни одна линия передач. Поэтому было принято решение протянуть сверхпрочный телефонный кабель по дну Ладожского озера. Водолазы ЭПРОН во главе с Ниной Соколовой в течении 10 дней работали на дне озера. В конечном итоге связь была восстановлена. Та же команда весной 1942 года проложила к городу 29 километров трубопровода, 21 из которых проходил под

водой. Также осенью 1942 года Соколова со своей командой проложила по дну озера провода до Волоховской гидроэлектростанции [3].

Таким образом можно сделать вывод, что Дорога жизни стала спасением и единственным шансом на выживание для жителей Ленинграда. Хотя под воду ушло большое количество машин вместе с людьми, спасено было во много раз больше.

Список использованных источников

1. «Дорога жизни. Кто придумал пустить грузовики по льду Ладоги и как это спасло Ленинград» [Электронный ресурс] – https://360.ru/tekst/obschestvo/doroga-zhizni-i-ee-geroi/?from=inf_cards
2. «Блокада Ленинграда: Хроника трагедии и героизма советского народа» [Электронный ресурс] – <https://biographe.ru/history/blokada-leningrada/>
3. «Ленинградская блокада: арифметика и политика» [Электронный ресурс] – <https://www.bbc.com/russian/features-46962532>

Словакия и Беларусь в борьбе с германским нацизмом: 80 лет Великой Победы и историческая справедливость

Глосикова Ольга (Словакия), Мушинский Н.И.

В 2025 г. отмечается важная дата – 80 лет Великой Победы мирового сообщества над германским нацизмом, в достижение которой, вместе с другими, важный вклад внесли народы Словакии и Беларуси. Сходство между ними состоит в том, что на ранней стадии сначала Второй мировой, а позднее – Великой Отечественной войны, территория обоих малых восточноевропейских государств была оккупирована нацистским режимом, однако впоследствии, при переходе Красной Армии в наступление, народы обеих стран активно включились в борьбу с фашизмом.

В Словакии произошло антигитлеровское вооружённое восстание, в Беларуси развернулось массовое партизанское движение (при том, что более