**«Дорога жизни».**

Ленинградская блокада была установлена [8 сентября](http://ru.wikipedia.org/wiki/8_%D1%81%D0%B5%D0%BD%D1%82%D1%8F%D0%B1%D1%80%D1%8F) [1941 года](http://ru.wikipedia.org/wiki/1941_%D0%B3%D0%BE%D0%B4), когда [немецко-фашистскими войсками](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%93%D0%B8%D1%82%D0%BB%D0%B5%D1%80%D0%BE%D0%B2%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%8F_%D0%BA%D0%BE%D0%B0%D0%BB%D0%B8%D1%86%D0%B8%D1%8F) был захвачен [Шлиссельбург](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A8%D0%BB%D0%B8%D1%81%D1%81%D0%B5%D0%BB%D1%8C%D0%B1%D1%83%D1%80%D0%B3). Это был последний сухопутный маршрут, который вёл из Ленинграда на Большую землю. В качестве последней надежды на снабжение осаждённого города осталась Ладога. Ладожское озеро имеет сложные навигационные условия, и с момента основания Санкт-Петербурга строились [обводные водные пути](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%92%D1%8B%D1%88%D0%BD%D0%B5%D0%B2%D0%BE%D0%BB%D0%BE%D1%86%D0%BA%D0%B0%D1%8F_%D0%B2%D0%BE%D0%B4%D0%BD%D0%B0%D1%8F_%D1%81%D0%B8%D1%81%D1%82%D0%B5%D0%BC%D0%B0) для обхода озера при перевозке. На берегах Ладоги не было ни пристаней, ни пирсов. Но уже в сентябре началась первая навигация по Ладожскому озеру. С Большой земли грузы доставлялись сначала в [Волхов](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%92%D0%BE%D0%BB%D1%85%D0%BE%D0%B2_%28%D0%B3%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B4%29), оттуда — в [Новую Ладогу](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9D%D0%BE%D0%B2%D0%B0%D1%8F_%D0%9B%D0%B0%D0%B4%D0%BE%D0%B3%D0%B0), а затем водным путём на западный берег к маяку Осиновец. [12 сентября](http://ru.wikipedia.org/wiki/12_%D1%81%D0%B5%D0%BD%D1%82%D1%8F%D0%B1%D1%80%D1%8F) сюда первыми прибыли две баржи, гружёные 626 т зерна и 116 т муки. Именно эта дата и считается началом Дороги жизни. Всего до конца навигации 1941 года в осаждённый город водным путём было доставлено 60 тыс. т различных грузов, в том числе 45 тыс. т продовольствия и эвакуировано около 33 500 человек[[2]](http://ru.wikipedia.org/wiki/%EF%BF%BD%EF%BF%BD%EF%BF%BD%EF%BF%BD%EF%BF%BD%EF%BF%BD_%EF%BF%BD%EF%BF%BD%EF%BF%BD%EF%BF%BD%EF%BF%BD#cite_note-.D0.9F.D1.83.D0.BA.D0.B8.D0.BD.D1.81.D0.BA.D0.B8.D0.B9-2).

[17 ноября](http://ru.wikipedia.org/wiki/17_%D0%BD%D0%BE%D1%8F%D0%B1%D1%80%D1%8F) двумя группами была проведена разведка трассы по льду. [20 ноября](http://ru.wikipedia.org/wiki/20_%D0%BD%D0%BE%D1%8F%D0%B1%D1%80%D1%8F) по ледовой Дороге жизни с Вагановского спуска у деревни [Коккорево](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%BE%D0%BA%D0%BA%D0%BE%D1%80%D0%B5%D0%B2%D0%BE) отправился первый конный обоз из 350 саней, возглавленный старшим лейтенантом М. C. Муровым. По прибытии в [Кобону](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%BE%D0%B1%D0%BE%D0%BD%D0%B0) на сани было погружено 63 т муки. Утром [21 ноября](http://ru.wikipedia.org/wiki/21_%D0%BD%D0%BE%D1%8F%D0%B1%D1%80%D1%8F) обоз прибыл на мыс Осиновец. [22 ноября](http://ru.wikipedia.org/wiki/22_%D0%BD%D0%BE%D1%8F%D0%B1%D1%80%D1%8F) в Кобону за продовольствием отправилась первая колонна из 60 автомашин [ГАЗ-АА](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%93%D0%90%D0%97-%D0%90%D0%90) (более известные как «полуторки») под командованием капитана В. А. Порчунова. Всего в первую блокадную зиму ледовая дорога работала до [24 апреля](http://ru.wikipedia.org/wiki/24_%D0%B0%D0%BF%D1%80%D0%B5%D0%BB%D1%8F) — 152 дня. За это время было перевезено 361 109 т различных грузов, в том числе 262 419 т продовольствия. Из города было эвакуировано более 550 тысяч беженцев и более 35 тысяч раненых. Благодаря этим перевозкам, с [25 декабря](http://ru.wikipedia.org/wiki/25_%D0%B4%D0%B5%D0%BA%D0%B0%D0%B1%D1%80%D1%8F) были увеличены нормы выдачи хлеба: рабочим и инженерно-техническим работникам на 100 грамм, а служащим, иждивенцам и детям на 75 грамм[[2]](http://ru.wikipedia.org/wiki/%EF%BF%BD%EF%BF%BD%EF%BF%BD%EF%BF%BD%EF%BF%BD%EF%BF%BD_%EF%BF%BD%EF%BF%BD%EF%BF%BD%EF%BF%BD%EF%BF%BD#cite_note-.D0.9F.D1.83.D0.BA.D0.B8.D0.BD.D1.81.D0.BA.D0.B8.D0.B9-2).

Вторая навигация по Ладоге началась [23 мая](http://ru.wikipedia.org/wiki/23_%D0%BC%D0%B0%D1%8F) [1942 года](http://ru.wikipedia.org/wiki/1942_%D0%B3%D0%BE%D0%B4), за время действия которой было перевезено в обоих направлениях 1 099 500 т различных грузов, из них в блокадный Ленинград — более 790 тыс. т, включая 353 тыс. т продовольствия. Из города на Большую землю было вывезено около 540 тыс. человек, в том числе более 448 тыс. эвакуированных жителей. Также для пополнения [Ленинградского фронта](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9B%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D0%BD%D0%B3%D1%80%D0%B0%D0%B4%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D1%84%D1%80%D0%BE%D0%BD%D1%82) было переброшено около 290 тыс. солдат и офицеров[[2]](http://ru.wikipedia.org/wiki/%EF%BF%BD%EF%BF%BD%EF%BF%BD%EF%BF%BD%EF%BF%BD%EF%BF%BD_%EF%BF%BD%EF%BF%BD%EF%BF%BD%EF%BF%BD%EF%BF%BD#cite_note-.D0.9F.D1.83.D0.BA.D0.B8.D0.BD.D1.81.D0.BA.D0.B8.D0.B9-2).

Летом 1942 года по дну Ладожского озера были проложены трубопровод для снабжения горючим (*Ладожский нефтепровод*) и кабель, по которому в Ленинград шла электроэнергия с частично восстановленной [Волховской ГЭС](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%92%D0%BE%D0%BB%D1%85%D0%BE%D0%B2%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%8F_%D0%93%D0%AD%D0%A1)[[2]](http://ru.wikipedia.org/wiki/%EF%BF%BD%EF%BF%BD%EF%BF%BD%EF%BF%BD%EF%BF%BD%EF%BF%BD_%EF%BF%BD%EF%BF%BD%EF%BF%BD%EF%BF%BD%EF%BF%BD#cite_note-.D0.9F.D1.83.D0.BA.D0.B8.D0.BD.D1.81.D0.BA.D0.B8.D0.B9-2)[[3]](http://ru.wikipedia.org/wiki/%EF%BF%BD%EF%BF%BD%EF%BF%BD%EF%BF%BD%EF%BF%BD%EF%BF%BD_%EF%BF%BD%EF%BF%BD%EF%BF%BD%EF%BF%BD%EF%BF%BD#cite_note-3).

С [19 декабря](http://ru.wikipedia.org/wiki/19_%D0%B4%D0%B5%D0%BA%D0%B0%D0%B1%D1%80%D1%8F) [1942](http://ru.wikipedia.org/wiki/1942) по [30 марта](http://ru.wikipedia.org/wiki/30_%D0%BC%D0%B0%D1%80%D1%82%D0%B0) [1943 года](http://ru.wikipedia.org/wiki/1943_%D0%B3%D0%BE%D0%B4) 101 день вновь действовала ледовая Дорога жизни. За этот период было перевезено более 200 тыс. т различных грузов, в том числе свыше 100 тыс. т продовольствия и эвакуировано около 89 тыс. человек.

[18 января](http://ru.wikipedia.org/wiki/18_%D1%8F%D0%BD%D0%B2%D0%B0%D1%80%D1%8F) [1943 года](http://ru.wikipedia.org/wiki/1943_%D0%B3%D0%BE%D0%B4) со взятием советскими войсками [Шлиссельбурга](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A8%D0%BB%D0%B8%D1%81%D1%81%D0%B5%D0%BB%D1%8C%D0%B1%D1%83%D1%80%D0%B3) Ленинградская блокада [была прорвана](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9E%D0%BF%D0%B5%D1%80%D0%B0%D1%86%D0%B8%D1%8F_%C2%AB%D0%98%D1%81%D0%BA%D1%80%D0%B0%C2%BB). По южному побережью Ладожского озера была проложена железная дорога до станции [Поляны](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9F%D0%BE%D0%BB%D1%8F%D0%BD%D1%8B_%28%D0%BF%D0%BB%D0%B0%D1%82%D1%84%D0%BE%D1%80%D0%BC%D0%B0%29), названая впоследствии [Дорогой Победы](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%94%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B3%D0%B0_%D0%9F%D0%BE%D0%B1%D0%B5%D0%B4%D1%8B). Но Ладожская коммуникация также продолжала действовать вплоть до [окончательного снятия блокады](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%AF%D0%BD%D0%B2%D0%B0%D1%80%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D0%B3%D1%80%D0%BE%D0%BC_%28%D0%BE%D0%BF%D0%B5%D1%80%D0%B0%D1%86%D0%B8%D1%8F%29) Ленинграда [27 января](http://ru.wikipedia.org/wiki/27_%D1%8F%D0%BD%D0%B2%D0%B0%D1%80%D1%8F) [1944 года](http://ru.wikipedia.org/wiki/1944_%D0%B3%D0%BE%D0%B4).

По Дороге жизни в 1942 году было перевезено[[5]](http://ru.wikipedia.org/wiki/%EF%BF%BD%EF%BF%BD%EF%BF%BD%EF%BF%BD%EF%BF%BD%EF%BF%BD_%EF%BF%BD%EF%BF%BD%EF%BF%BD%EF%BF%BD%EF%BF%BD#cite_note-5):

* январь — 53-54 тыс. тонн различных грузов.
* февраль — свыше 86 тыс. т.
* март — более 118 тыс. т.

В первую блокадную зиму ледовая дорога действовала до [24 апреля](http://ru.wikipedia.org/wiki/24_%D0%B0%D0%BF%D1%80%D0%B5%D0%BB%D1%8F) [1942 года](http://ru.wikipedia.org/wiki/1942_%D0%B3%D0%BE%D0%B4). Последний рейс машины делали уже по ступицы в воде, местами их приходилось разгружать и переносить груз вручную. За это время в Ленинград переправили свыше 360 тыс. тонн грузов, в основном продовольствия и [фуража](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A4%D1%83%D1%80%D0%B0%D0%B6), а из [Ленинграда](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9B%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D0%BD%D0%B3%D1%80%D0%B0%D0%B4) для фронта и флота поступило около 32 тыс. тонн боеприпасов и чуть менее 35 тыс. тонн горюче-смазочных материалов.

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[[6]](http://ru.wikipedia.org/wiki/%EF%BF%BD%EF%BF%BD%EF%BF%BD%EF%BF%BD%EF%BF%BD%EF%BF%BD_%EF%BF%BD%EF%BF%BD%EF%BF%BD%EF%BF%BD%EF%BF%BD#cite_note-6).

**Малая дорога жизни** — общее название сети дорог, действовавших во время [Великой Отечественной войны](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%92%D0%B5%D0%BB%D0%B8%D0%BA%D0%B0%D1%8F_%D0%9E%D1%82%D0%B5%D1%87%D0%B5%D1%81%D1%82%D0%B2%D0%B5%D0%BD%D0%BD%D0%B0%D1%8F_%D0%B2%D0%BE%D0%B9%D0%BD%D0%B0) через [Финский залив](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A4%D0%B8%D0%BD%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D0%B7%D0%B0%D0%BB%D0%B8%D0%B2) от Лисьего носа или Горской через [Кронштадт](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D1%80%D0%BE%D0%BD%D1%88%D1%82%D0%B0%D0%B4%D1%82) до [Ораниенбаума](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9E%D1%80%D0%B0%D0%BD%D0%B8%D0%B5%D0%BD%D0%B1%D0%B0%D1%83%D0%BC%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D0%BF%D0%BB%D0%B0%D1%86%D0%B4%D0%B0%D1%80%D0%BC) — как по льду, так и после таянья льда — с 1941 до снятия [блокады](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%91%D0%BB%D0%BE%D0%BA%D0%B0%D0%B4%D0%B0_%D0%9B%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D0%BD%D0%B3%D1%80%D0%B0%D0%B4%D0%B0) в 1944 г. 

По приказу командующего [Балтфлотом](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%91%D0%B0%D0%BB%D1%82%D0%B8%D0%B9%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D1%84%D0%BB%D0%BE%D1%82_%D0%92%D0%9C%D0%A4_%D0%A0%D0%BE%D1%81%D1%81%D0%B8%D0%B8) [Трибуца](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A2%D1%80%D0%B8%D0%B1%D1%83%D1%86%2C_%D0%92%D0%BB%D0%B0%D0%B4%D0%B8%D0%BC%D0%B8%D1%80_%D0%A4%D0%B8%D0%BB%D0%B8%D0%BF%D0%BF%D0%BE%D0%B2%D0%B8%D1%87) от 8 ноября 1941 г. началась разведка трассы. В этом же приказе определены обязанности создаваемых служб для этой трассы. 17 ноября ледовая разведка под руководством Клюева разметила будущую дорогу, а ночью 20/21 ноября этой дорогой прошли первые войска — 4 батальона — из Кронштадта в [Лисий Нос](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9B%D0%B8%D1%81%D0%B8%D0%B9_%D0%9D%D0%BE%D1%81) и далее в [Ленинград](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9B%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D0%BD%D0%B3%D1%80%D0%B0%D0%B4)[[1]](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D0%B0%D0%BB%D0%B0%D1%8F_%D0%B4%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B3%D0%B0_%D0%B6%D0%B8%D0%B7%D0%BD%D0%B8#cite_note-1). В дальнейшем специально восстановили заброшенную железнодорожную ветку, которая вела к пристани, откуда ранее — до 1928 г. — отправлялись пароходы в Кронштадт[[2]](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D0%B0%D0%BB%D0%B0%D1%8F_%D0%B4%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B3%D0%B0_%D0%B6%D0%B8%D0%B7%D0%BD%D0%B8#cite_note-ReferenceB-2).

При прокладке использовался опыт, накопленный в [финской войне](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%BE%D0%B2%D0%B5%D1%82%D1%81%D0%BA%D0%BE-%D1%84%D0%B8%D0%BD%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%8F_%D0%B2%D0%BE%D0%B9%D0%BD%D0%B0_%281939%E2%80%941940%29), когда через залив переправляли не только войска, но и танки. Но это был эпизод. Теперь же требовалось организовать постоянную непрерывную переправу на несколько направлений. Но первоначально — в ноябре — действовали только 2 направления — в Лисий Нос и Малую Ижору. С декабря стали доступны и острова [Сескар](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%B5%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%80), [Лавенсаари](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9B%D0%B0%D0%B2%D0%B5%D0%BD%D1%81%D0%B0%D0%B0%D1%80%D0%B8) и [Гогланд](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%93%D0%BE%D0%B3%D0%BB%D0%B0%D0%BD%D0%B4), а также форты.

Перевозкой грузов, а также эвакуацией и переброской войск зимой занимались работники Автотранспортной колонны г. Кронштадта, летом — все маломерные суда, от военных катеров до рыбацких лодок. Охраной трассы занимались посты ледово-дорожной службы. К работе были привлечены также гидрографы под руководством М. П. Мартьянова, а когда выяснилось, что с прогнозированием они не справляются из-за недостатка знаний по льдам — и гляциологи[[3]](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D0%B0%D0%BB%D0%B0%D1%8F_%D0%B4%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B3%D0%B0_%D0%B6%D0%B8%D0%B7%D0%BD%D0%B8#cite_note-ReferenceA-3).

В связи с повсеместным для Ленинграда — а, значит, в том числе и для Кронштадта голодом — многие эвакуированные умирали ещё до прибытия в Лисий Нос или в нём. Их хоронили на [Горском кладбище](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%93%D0%BE%D1%80%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B5_%D0%BA%D0%BB%D0%B0%D0%B4%D0%B1%D0%B8%D1%89%D0%B5_%28%D0%A1%D0%B5%D1%81%D1%82%D1%80%D0%BE%D1%80%D0%B5%D1%86%D0%BA%29) в братской могиле[[2]](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D0%B0%D0%BB%D0%B0%D1%8F_%D0%B4%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B3%D0%B0_%D0%B6%D0%B8%D0%B7%D0%BD%D0%B8#cite_note-ReferenceB-2).

В ноябре-декабре 1943 г. по ней проходила переброска войск [2-й ударной армии](http://ru.wikipedia.org/wiki/2-%D1%8F_%D1%83%D0%B4%D0%B0%D1%80%D0%BD%D0%B0%D1%8F_%D0%B0%D1%80%D0%BC%D0%B8%D1%8F), которая первой нанесла удар по немцам в январе 1944 г. Задача скрытной переброски войск была успешно решена. В Ораниенбаум каждую ночь приходило по десятку больших кораблей, которые требовалось за ночь разгрузить и вернуть обратно. Также удалось справиться с прожекторами и обстрелами. После снятия блокады с юга 4-8 июня войска были переброшены в обратном направлении — из Ораниенбаума на Горскую[[3]](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D0%B0%D0%BB%D0%B0%D1%8F_%D0%B4%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B3%D0%B0_%D0%B6%D0%B8%D0%B7%D0%BD%D0%B8#cite_note-ReferenceA-3).

В июне 1944 г. дорога прекратила своё существование.