**Вклад автомобильного транспорта в обеспечении нужд блокадного Ленинграда 1941-1944 гг.** группа 201р12

Рязанский институт ( филиал ) Московского политехнического университета

**Аннотация.** В работах, посвящённых обороне Ленинграда в годы Великой Отечественной войны, значимое место занимает функционирование т.н. «Дороги жизни». Проложенная через Ладожское озеро, она стала местом подвоза необходимых грузов в осаждённый город. Автомобильный транспорт – неотъемлемая составная часть единой транспортной системы любой страны. Эту систему образуют железнодорожный, морской, речной и другие виды транспорта. И в России жизнь немыслима без использования автотранспорта, равно как и в любой другой стране. Однако состояние и рост автотранспорта неразрывно связано с развитием автомобильной промышленности. 

Очень важно в условиях мира, благополучия, беззаботности, чтобы все знали, чем была для людей Земли наша битва с фашизмом, каких усилий, мужества, великих жертв стоила она народу. Это наш долг перед теми, кого уже нет с нами. И особенно перед теми, чья жизнь только начинается. Ибо они - наше продолжение, наша нравственная чистота.

Актуальность данного проекта определяется необходимостью усиления патриотического воспитания детей и молодёжи, формирования у них высокого патриотического сознания. С одной стороны, закрепляет учебные знания обучающихся по истории, превращая их в практические и лично значимые, а с другой стороны дополняет, расширяет багаж знаний и формирует гражданско-патриотические, нравственные основы личности.

 В ходе исследования выяснилось, что Ладожская военная флотилия по тоннажу перевезённых грузов с восточного берега Ладожского озера на западный превосходит автомобильные части Волховского и Ленинградского фронтов.

**Ключевые слова.** Ладожская военная флотилия, Дорога жизни, Ладожское озеро, блокада Ленинграда, Великая Отечественная война, РККА.

 **1. Введение.**

 К началу войны в Красной армии насчитывалось 272,6 тысяч автомобилей, что составляло 41% от штатной потребности автомобильных войск. К этому времени в непосредственном подчинении оперативных объединений и Центра насчитывалось 19 автомобильных полков, 37 отдельных автомобильных батальонов, отдельная автомобильная рота и 65 автомобильных депо.

Боевые действия требовали подвоза колоссальных объёмов техники, боеприпасов, снаряжения, продовольствия и своевременной эвакуации раненых. Маневренный характер войны и перемещение фронтов, за которыми не успевало восстановление железных дорог, обуславливали необходимость перевозки всей массы грузов к фронту от станции снабжения на железных дорогах, иногда расположенных на больших расстояниях от линии фронта, автомобилями. Перевозки осложнялись тем, что на значительной территории страны отсутствовали дороги с твёрдым покрытием. Все перевозки приходилось выполнять по грунтовым дорогам, что было возможно лишь при непрерывном ремонте и усиленном содержании дорог, регулировании движения и контроле за его дисциплиной. Необходимо было быстро строить мосты через форсируемые реки и восстанавливать те из них, которые были разрушены авиацией противника или взорваны при отступлении.

Выполнение этих задач потребовало создания по сути новых родов войск – автомобильных и дорожных, численность которых к началу 1942 года превысила 8% от боевого состава Красной армии. Инициатива и творческий подход дорожников и автомобилистов, командный состав которых комплектовался в основном из призванных из запаса специалистов, позволили пропускать по дорогам максимально возможные потоки движения.

Что касается автомобилей, то для нужд фронта было мобилизовано все, что имелось в народном хозяйстве. Это легковые автомобили ГАЗ-М1, ГАЗ-11-73, полноприводный ГАЗ-61, а также ЗиС-101 для высокого начальства. Несколько позже на вооружение поступили первые советские легковые вездеходы ГАЗ-64 и ГАЗ-67, используемые и как штабные автомобили, и как тягачи для легких орудий и минометов.

Части автомобильных войск и материального снабжения перед войной комплектовались в основном автомобилями ГАЗ-АА и ЗиС-5. В ходе войны они были максимально упрощены (фанерная кабина, угловатые крылья, одна фара) и получили индексы ГАЗ-ММ и ЗиС-5В. Гораздо меньше было трехосных автомобилей повышенной грузоподъемности ГАЗ-ААА и ЗиС-6, как, впрочем, и ярославских грузовиков ЯГ-6 и ЯГ-10, полугусеничных машин ЗиС-42 и ГАЗ-60, газогенераторных ЗиС-13 и ГАЗ-42. Для перевозки личного состава и раненых использовались автобусы ЗиС-8 и ГАЗ-03-30. Последний послужил базой для санитарного автобуса ГАЗ-55.

Немаловажную роль сыграли союзнические поставки техники по ленд-лизу. К нам поступило около пятидесяти моделей автомобилей от американских, канадских и английских фирм. Самые распространенные из них: близнецы Willys MB и Bantam 40RC -первые в мире джипы, созданная на их базе амфибия Ford GPA, грузовики Chevrolet G7107 и C60L, Ford G8T, Dodge WC-51 и WF-32, "тяжеловесы" Mack и Diamond T980. Но самыми распространенными, пожалуй, были грузовики REO и Studebaker US 6х6 и 6х4. Всего в армию по ленд-лизу было поставлено около 477785 автомобилей. А общая численность автомобильного парка к концу войны, согласно энциклопедии «Великая Отечественная война», составила 664,5 тыс. автомобилей.

Мобильность автомобильного транспорта позволяла осуществить быструю доставку и перевозку войск, боеприпасов, вооружения, продовольствия и обмундирования, эвакуацию раненых и поврежденной военной техники. Исключительно важную роль он сыграл во время блокады Ленинграда, обеспечивая по знаменитой Дороге жизни связь осажденного города с внешним миром. Огромная перевозочная работа была выполнена во время Московской, Сталинградской, Курской битв, битвы за Днепр, Белорусской стратегической операции 1944 года. К примеру, в район Сталинграда было доставлено 270 тыс. тонн грузов на расстояние 120-450 км, перевезено 20 стрелковых дивизий. Наиболее интенсивные автомобильные перевозки осуществлялись в период Берлинской операции, их объем составил свыше 1.2 млн тонн, а среднесуточный пробег автомобилей — 350 км. Всего за годы войны автомобильным транспортом перевезено свыше 625 млн тонн грузов (что соответствует 39 млн железнодорожных вагонов). Это составляет примерно 55% от общего объема перевозок.

Автомобили во время войны использовались и как боевые машины. На их шасси монтировались зенитные установки, знаменитые гвардейские минометы «катюша» БМ-8, БМ-13, БМ- 31-12, признанные самым сокрушительным наземным оружием Второй мировой войны.

Использовались в начале войны и бронеавтомобили, созданные на базе ГАЗ-М1, ГАЗ-67, ГАЗ-ААА, ЗиС-6 и других. Различались они по весу и вооружению. Легкие (масса до 4 т): БА-20, ФАИ-М, БА-64Б с пулеметным вооружением; средние (масса 4-8 т): БА-6, БА-6М, БА-9, БА-10; тяжелые (свыше 8 т): БА-11, БА-11Д — с пушечным и пулеметным вооружением.

Кроме них существовали плавающие бронеавтомобили — ПБ-4 и ПБ-7, специальные (для движения по железной дороге) — БА-20 ж.д. БА-10 ж.д. и санитарно-транспортный БА-22.

Бронеавтомобили имели несущие корпуса, как правило закрытого типа, с вращающейся башней. Шасси были 2- и 3-осные, в основном полноприводные, с пулестойкими пневматическими шинами. Но в ходе войны стала очевидной уязвимость бронеавтомобилей для артиллерии и ударов авиации, невысокая проходимость, а потому их использование к 1942 году было значительно сокращено. Лишь легкие БА-64 и БА-64Б продолжали использоваться для разведки и связи. Бронеавтомобили послужили прообразом бронетранспортеров, имеющих несколько другие цели и задачи.

К началу Великой Отечественной войны в Красной армии базовыми моделями грузовых автомобилей были ГАЗ-АА, ЗИС-5 и ЯГ-6, а легковых – сначала ГАЗ-М и ЗИС 101, а затем ГАЗ-61, ГАЗ-64 и ГАЗ-67Б. Они и их модификации обеспечивали основную долю всех перевозок, как на фронте, так и в тылу страны, стали основой для создания многих моделей боевых машин – бронеавтомобилей, знаменитых «катюш», штабных, связных, санитарных и других транспортных средств.

С началом войны автомобильная промышленность была переориентирована на обеспечение обороны страны. Ускорился темп проектирования подготовки к производству новых моделей военного назначения, развёртывалось изготовление оружия и боевой техники.

Великая Отечественная война явилась самым тяжёлым испытанием для военных водителей. Не было ни одного боя, ни одного сражения, которые бы проходили без их участия. Одни из них водили тяжёлые артиллерийские тягачи, другие – грузовые автомобили с зенитными и полевыми орудиями на крюку, третьи управляли автомобилями с реактивными артиллерийскими системами, четвёртые переводили личный состав, боеприпасы, продовольствие… И какую бы работу ни выполняли армейские водители, они не щадили своей жизни ради победы над врагом.

Особенно напряжённой была работа автомобильного транспорта в **битве под Москвой**. В ноябре – декабре 1941 года, когда битва на подступах к Москве приобрела особенно ожесточённый характер, им осуществлялась доставка вновь сформированных и прибывших на пополнение частей и соединений к линии фронта.

В наступлении под Москвой дорожные войска получили первый опыт скоростного восстановления повреждённых участков военно- автомобильных дорог и разрушенных мостов.

В 2018 г. вышел сборник «Ленинград. Война. Блокада: Дорога жизни». В нём коллектив авторов приводит новые рассекреченные архивные документы по функционированию ледовой трассы, в том числе альтернативные способы увеличения пропускной способности дороги. Отдельного внимания заслуживает проект прокладки троллейбусной линии по льду озера. Перевозку планировалось осуществлять силами ленинградского троллейбусного парка, в связи с дефицитом электричества в городе оставшегося без работы, однако проект не был реализован из-за прорыва блокады в январе 1943 г. Половину объёма сборника составляют копии уникальных архивных документов, что делает его важной вехой в историографии проблемы.

Мемуарная литература на данную тематику содержит как правило воспоминания моряков Ладожской военной флотилии. Так, перу командующего ЛВФ В. С. Черокову принадлежит монография «Для тебя, Ленинград!». В ней подробно, с упоминанием имён непосредственных участников тех событий описываются события 1941—1944 гг. на Ладоге. Из недостатков книги можно выделить пафосный стиль изложения, впрочем, присущий всем советским историческим исследованиям. Нельзя не отметить приведение автором в работе собственных цифр объёма грузоперевозок, отличающиеся от представленных выше работ.

«...Сейчас, когда враг был отброшен за пределы Ленинградской области, можно было подвести итоги деятельности ладожской магистрали.

За весь период блокады Ленинграда через Ладогу было перевезено в обоих направлениях 1 848 645 человек и 2 335 051 тонна грузов. Из всего этого количества на ледовую трассу приходится 736 145 человек и 645 965 тонн грузов, а на водную трассу — 1 112 500 человек и 1 689 086 тонн грузов».[[1]](#footnote-1)

Приведённые выше цифры, безусловно, любопытны и заслуживают внимания, тем не менее нельзя не отметить факт отсутствия опоры на документооборот флотилии, что обязывает критично относиться к работе.

Воспоминания командира канонерки «Бурея», а затем дивизиона канонерских лодок на Ладоге Н. Ю. Озаровского были опубликованы через 65 лет после его смерти, в 2015 г. Необходимо отметить, что данные воспоминания детально описывают боевой путь ЛВФ в период 1941-1943 гг. и функционирование Дороги жизни в этот период, что делает эту работу важным звеном в историографии деятельности флотилии на Ладоге. При этом нельзя не отметить научно-популярный стиль повествования, который малопригоден для использования в данном исследовании.

Из зарубежных историков Ладожскую военную флотилию и её заслуги в обеспечении связи Ленинграда со страной через озеро удостоил вниманием швейцарец Юрг Майстер в работе «Восточный фронт: война на море». В ней автор снисходительно отзывается о флотилии, подчёркивая, что в боевом столкновении с финно-итало-германской Ладожской флотилией на озере она демонстрировала низкую эффективность и слабую боевую выучку, а также отвратительно налаженную коммуникацию с иными родами войск (в первую очередь с авиацией) что зачастую приводило к ненужным потерям и недооценке складывающейся неблагоприятно для флотилии обстановки. Следует отметить, что несмотря на заявленное во вступительном слове использование документов из архивов Советского Союза, Австрии, Германии и Финляндии, в тексте встречаются зачастую противоречащие друг другу исторические факты, а ссылки на архивные документы отсутствуют как таковые.

Столь незначительное количество посвящённых данной проблеме работ делает актуальным новую попытку воссоздать картину давно минувших дней, с целью выяснить, действительно ли автомобильная Дорога жизни стала ключевым фактором, повлиявшим на обороноспособность Ленинграда в годы Великой Отечественной войны, или всё-таки ЛВФ вынесла на себе основную часть грузоперевозок, о чём сегодня незаслуженно умалчивают? Гипотеза исследования предполагает, что Ладожская военная флотилия оказала как минимум равноценное с автомобильным транспортом влияние на обороноспособность города, чему не уделяется должное внимание.

Цель исследования — сравнить объём грузоперевозок Ладожской военной флотилии и автомобильной Дороги жизни.

Основными задачами исследования можно определить поиск и анализ источников и историографии на выбранную тему и сравнение условий и объёма грузоперевозок озёрным и автотранспортом в период битвы за блокированный Ленинград на предмет определения точных данных объёмов грузов, переправленных в город.

За время блокады из Ленинграда и автомобильным транспортом было эвакуировано 1 млн. 376 тыс. человек, оборудование заводов, художественные ценности и другие грузы. В то же самое время в осажденный город доставлено 1 миллион 615 тысяч тонн продовольствия, боеприпасов, вооружения, топлива, что позволило Ленинграду выдержать одну из самых страшных в истории мировых войн осаду.

# 2. Музей обороны и блокады Ленинграда: «Чтобы зазвучали голоса»

«Музей живет, он открылся после 3-месячного ремонта. И мы открываем две новых выставки, связанные одной темой: “Народный музей обороны и блокады Ленинграда” и “Новые поступления”. Это - человеческий аспект блокады. Подавляющее большинство экспонатов - то, что принесли сами ленинградцы-петербуржцы. Они сделали над собой колоссальное усилие, оторвали самое дорогое от себя и от истории семьи». Будет выставка «Блокада в фотографиях» - уникальную коллекцию блокадных фото-фактов принес в дар музею Михаил Крисалов. Это снимки известных фотографов, которым было разрешено снимать город - ведь в те годы существовал запрет на фотографии и даже зарисовки. Они показывают повседневную жизнь блокадного города. Также представлены предметы быта, дневники людей.

«Эти уникальные источники позволяют донести до посетителей блокадную повседневность во всех ее тяготах и ужасах», - рассказывает Сергей Курносов. Директор музея говорит, что сейчас отмечается бум интереса к блокаде. В музей на Соляной приходят иностранцы даже из самых экзотических стран, а в Музее Второй мировой войны в польском Гданьске в 2014 году открыт раздел блокады Ленинграда - единственного города, которому посвящен целый зал. Сергей Курносов говорит, что ни у кого не поднимется рука выселить музей из своих исторических стен, но места катастрофически не хватает. Сейчас вся надежда на то, что Смольный сможет договориться с Минобороны, которому принадлежат остальные площади, и военное ведомство отдаст Музею блокады свои помещения.

«Пока это наша несостоявшаяся мечта. Как и сделать так, чтобы зазвучали голоса - создать современное аудио-сопровождение с голосами блокадников - как это сделано, например, в Яд-Ва-Шем - Музее холокоста в Израиле. Но важнее всего для нас новые помещения. Из-за их недостатка мы не можем поместить всю экспозицию. Не может быть, чтобы в таком мегаполисе как Санкт-Петербург не нашлось места для главного музея в его современной истории», - надеются историки.



#  3. Методы и методологии

Основным методом этого исторического исследовaния можно считать историкосравнительный как наиболее подходящий для предлагающегося сравнения разных родов вспомогательных войск на одном временном отрезке исследования. Также в данном использовались историко-генетический, предполагающий рассмотрение проблемы на всём этапе её развития, и структурный методы.

 В ходе исследования выяснилось, что данные, представленные в данных работах, серьёзно расходятся. Это может быть связано с различными уровнями доступа авторов к архивным материалам и разными временными отрезками, в которые исследователи писали работы. Согласно историкосравнительному методу исторического исследования, были последовательно изучены и рассмотрены данные, результаты исследований сведены в таблицы ниже

 **4. Результаты.**

 Результаты исследования сведены в таблицах ниже:

Объём грузоперевозок по Ладожскому озеру в годы Великой Отечественной войны 19411945 гг. (данные взяты из монографии В. М. Ковальчука)

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Объёмгрузоперевозок, тыс. т. | Лето1941 г. | Зима1941/42 гг. | Лето1942 г. | Зима1942/43 гг. | Лето 1943 г. | Итого |
| Ладожская военная флотилия | 60[[2]](#footnote-2) | - | 790[[3]](#footnote-3) |  | Нет информации | 850 |
|  Дорога жизни | - | 361[[4]](#footnote-4) | - | 206[[5]](#footnote-5) | - | 567 |

Указанные цифры представляются вполне корректными, поскольку автор привлекает для своего исследования документы АМО СССР, в частности материалы, посвящённые боевой деятельности Ленинградского фронта (фонд 217, описи №№1248, 1250 и 1546).

Объём грузоперевозок по Ладожскому озеру в годы Великой Отечественной войны 1941-

1945 гг. (данные взяты из монографии Б. М. Звонарёва, Н. А. Шмакова и А. И. Манкевича)

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Объёмгрузоперевозок, тыс. т. | Лето1941 г. | Зима1941/42 гг. | Лето1942 г. | Зима1942/43 гг. | Лето 1943 г. | Итого |
| Ладожская военная флотилия | 38[[6]](#footnote-6) | - | 705[[7]](#footnote-7) |  | 240 (182 по озеру+57 по приладожским каналам Лаврово -Петрокрепость)[[8]](#footnote-8) | 983 |
|  Дорога жизни | - | 4214 | - | 214[[9]](#footnote-9) | - | 635 |

Так же как и В. М. Ковальчук, авторы данной монографии в своей работе используют архивные сведения, взятые, в частности, из архива ИО ВМС (д. 156, л. 8-9) и архива МО СССР (д. 2. оп. 33425сс), ныне соединённые с ЦАМО РФ.

Несмотря на явно разнящиеся данные о тоннаже грузоперевозок с восточного берега Ладожского озера на западный, обе монографии выявляют неоспоримое лидерство Ладожской военной флотилии в объёме грузоперевозок по Ладожскому озеру по сравнению с ледовой трассой.

 **5. Обсуждение.**

Согласно утверждению политического философа Майкла Уолцера, «в осаде Ленинграда погибло больше гражданских, чем в аду Гамбурга, Дрездена, [Токио](https://interesnyefakty.org/interesnye-fakty-o-tokio/), [Хиросимы и Нагасаки](https://interesnyefakty.org/hirosima-i-nagasaki/), вместе взятых». За годы блокады Ленинграда погибло, по разным данным, от 600 000 до 1,5 млн человек. Интересен факт, что только 3 % из них погибли от обстрелов, тогда как остальные 97 % умерли от голода.

По причине жуткого голода в городе были замечены неоднократные случаи каннибализма, как умерших естественной смертью людей, так и в результате убийств.

Снабжение осаждённого Ленинграда в годы Великой Отечественной войны — безусловно, значимое событие, изменившее в корне ход всей войны. В период летней навигации необходимыми грузами город обеспечивала Ладожская военная флотилия с приданными ей судами Северо-Западного речного пароходства. В зимний период вопрос логистики успешно решали автомобильные части, маршрут которых был проложен по легендарной Дороге жизни. Доподлинно известно, что зимой перевозки обеспечивали 17 отдельная автотранспортная бригада с отдельными автоколоннами 8-й, 23-й, 42-й и 55-й армий и Краснознамённого Балтийского флота. Тем не менее, можно утверждать, что несмотря на разные сведения, в период обороны Ленинграда Ладожская военная флотилия внесла больший вклад в грузоперевозки по озеру, чем ледовая Дорога жизни. Это утверждение соответствует гипотезе исследования, и является важным доказательством важнейшего значения присутствия Ладожской военной флотилии на ленинградском театре военных действий.

Лидерство ЛВФ в объёмах грузоперевозок в блокадный Ленинград может быть связано со многими факторами. Во-первых, в 1941 г. из состава Северо-Западного речного пароходства были переданы флотилии большое количество буксиров и несамоходных барж, которые широко применялись на Ладоге, что способствовало повышению объёмов грузоперевозок. Нередко один буксир или канонерская лодка тянула несколько барж. В. С, Чероков вспоминает, что первым стал использовать сцепку из трёх барж буксир «Орёл».[[10]](#footnote-10)

Во-вторых, техническое состояние матчасти автоколонн, осуществляющих грузоперевозки, оставляло желать лучшего. После начала войны в армию были мобилизованы автомобили 1 и 2 категорий технического состояния, в связи с чем, спешно формирующиеся автоколонны были составлены преимущественно из автомобилей 3 и 4 категорий (т.е. с пробегом более 5 тыс. километров, требующие среднего или капитального ремонта), что сказывалось на интенсивности движения по льду. Зимой 1941-1942 гг. складывалась ситуация, что количество простаивавших на берегу озера автомобилей в несколько раз превышало количество занятых на Дороге жизни. Из-за складывающейся неблагоприятной обстановки с количеством совершаемых рейсов командованием Ленинградского фронта были подготовлены проекты альтернативных способов снабжения города необходимыми грузами. Так, был подготовлен проект прокладки троллейбусной линии параллельно с автотрассой, а также в январе 1943 г. с западного и восточного берегов Ладожского озера навстречу друг другу стала прокладываться узкоколейная железная дорога. Впрочем, строительство вскоре прекратилось в связи с благоприятным исходом наступательной операции «Искра» и переброской сапёрных частей на южный берег озера для прокладки железнодорожной ветки Поляны — Шлиссельбург.

В-третьих, сказывались и погодные условия. Так, ледовая дорога зимой 1942/43 гг. работала только четыре месяца в связи с аномально тёплой зимой, и уже в марте 1943 г. была вынуждена завершить работу в связи с утончением ледовой поверхности, в то время как Ладожская военная флотилия совершала грузоперевозки стабильно с апреля до ноября/декабря.

#  6. Заключение

Оборона окружённого Ленинграда — безусловно, событие, повлиявшее на ход и исход Великой Отечественной войны. Единственным способом подвоза недостающих припасов, путём через Ладожское озеро, РККА и ВМФ СССР воспользовались сполна. В летний период перевозками занимались Ладожская военная флотилия и приданные ей корабли Северо-Западного речного пароходства, после ледостава по застывшей поверхности озера начали движение автомобили Волховского и Ленинградского фронтов. Сегодня в обществе превалирует утверждение, что именно автомобили повлияли на стойкость Ленинграда, что не в полной мере соответствует истине. На деле пальма первенства в грузоперевозках по Ладоге принадлежит речникам. Командующий флотилией контр-адмирал В. С. Чероков в своих мемуарах так описал эту тенденцию: «Мы, ладожцы, были горды сознанием, что в победе Ленинграда есть и наша скромная доля. Военные моряки вместе с пехотинцами, летчиками, зенитчиками ПВО отстаивали Дорогу жизни — тонкую нить, связывавшую блокадный город со страной. Вместе с воинами рабочих и автодорожных отрядов, железнодорожниками, речниками Северо-Западного речного пароходства моряки флотилии доставляли Ленинграду в самые тяжкие для него дни продовольствие, боеприпасы, пополнение.

Меня тронули строчки из блокадного дневника ленинградской школьницы Майи Бубновой, находящегося сейчас в Музее обороны Ленинграда: «У нас в Ленинграде — все герои. Но когда я вижу человека с Ладоги, мне хочется поклониться ему, как доблестному среди доблестных!»

Не случайно народ назвал Ладогу Дорогой жизни. Это была единственная магистраль, питавшая огромный сражающийся город летом и зимой.

...Много лет прошло с тех пор, но и сейчас еще можно встретиться с заблуждением, что Дорога жизни проходила только по льду, что только одной ледовой трассе Ленинград обязан своим спасением от голода. Это неверно.

Дорога жизни — это единая коммуникация, включавшая в себя водную, ледовую, воздушную трассы через Ладожское озеро, а также железнодорожные и шоссейные дороги, связывавшие Ленинград с Ладогой, а Ладогу — со всей страной. Она пролегала и по воде, и по льду, и по воздуху.

 Тем не менее, несмотря на во многом разнящиеся сведения об общем тоннаже перевезённых грузов, в наиболее полных и достоверных работах, посвящённых данной проблеме приводятся сведения о лидерстве Ладожской военной флотилии в данном вопросе, что в полной мере соответствует гипотезе данного исследования.

Благодаря возрастающему интересу населения страны к своей истории, данное исследование может найти широкое применение на практике. Например, в поисковой деятельности, что позволит конкретизировать географические районы действия Ладожской военной флотилии и пополнить музейные коллекции экспонатами, относящимися к деятельности данного соединения. В музейном деле исследование может быть полезно при оформлении экспозиций и тематических выставок, посвящённых празднованию 75-й годовщины Победы в Великой Отечественной войне в 2020 году. В просветительной работе исследование также может найти применение при проведении уроков мужества в средней и старшей школах.

#  7. Литература

1. Звонарев Б. М., Манкевич А. И., Шмаков Н. А., Главный штаб Военно-морских сил Союза ССР.. Боевая деятельность Ладожской флотилии в Великой Отечественной войне (1941-1944 гг.). – Москва: Воениздат, 1954.
2. Ковальчук В. М. Ленинград и Большая земля. — Ленинград: Наука, 1975.
3. Нейгольдберг В. Я. Речной транспорт СССР в годы Великой Отечественной войны. — Москва: б/и, 1965.
4. Озаровский Н. Ю. Линкоры Ладоги: забытая Дорога Жизни. 1941- 1943. — СанктПетербург: Историко-культурный центр Карельского перешейка, 2015.
5. Паньков, Н. П., Вороницын, И. С., Соболев, Н. И., Матвиевский, А. Л. Автомобильный транспорт в Великой Отечественной войне, перспективы его развития и использования в современной войне. — Ленинград: б/и, 1960.
6. Чероков В. С. Для тебя, Ленинград!. — Ленинград: Лениздат. 1988
7. Яробков В. В. Дорога жизни - дорога к Победе: вчера, сегодня, навсегда. — СанктПетербург: Плигон, 2005.
8. Бадинова Л., Кудырская Г. – «Рассказы о Ленинграде». - М.: Русский язык, 1983.
9. Данишевский И.М., Таратута Ж.В. – «Война. Народ. Победа». - М.: Политическая литература, 1984.
10. Колпакова Д., Суслов В. – «Был город-фронт, была блокада...» - Л.: Детская литература, 1984
11. Михайлов А.С., Кежун Б. – «Подвигу твоему Ленинград». - Л.: Лениздат, 1978.
12. Понизовский В.М.,Разгон Л.Э.- «Адрес-почта полевая. 1941-1945-страницы героической летописи».- М.: Детская литература,1973.
13. С Смирнов С., Брагин М., Кожевников В. - Очерки о Великой Отечественной войне 1941-1945. - М.: Полиздат, 1975.
14. Ходза Н. – «Дорога жизни». - Л.: Детская литература, 1984.
15. «Чистопольские страницы».-К.: Татар.кн. изд-во,1987.
16. «Чистопольские известия», Чистополь, №7(14416), 2012
17. «Ракурс», Чистополь, №4 (546), 2017
1. Чероков В. С. Для тебя, Ленинград!. Л., 1988. С. 176. [↑](#footnote-ref-1)
2. Ковальчук В. М. Ленинград и Большая земля. Л., 1975. С. 80. Здесь и далее автор использует данные АМО СССР, ф. 217, оп. 1248 д. 8 л. 132 [↑](#footnote-ref-2)
3. Там же, С. 285 (АМО СССР ф. 217 оп. 1546 д. 14/1 л. 130) [↑](#footnote-ref-3)
4. Там же, С. 198 (АМО СССР ф. 217 оп. 1546, д. 7/1 л. 312-313 ) [↑](#footnote-ref-4)
5. Там же, С. 310 АМО СССР ф. 217 оп. 1250 д. 494 л. 53, 59 [↑](#footnote-ref-5)
6. Звонарев Б. М., Манкевич А. И., Шмаков Н. А. Боевая деятельность Ладожской флотилии в Великой Отечественной войне (1941-1944 гг.). М. 1954. С. 47. Ссылка на архивный документ составлена некорректно, т. к. автор не указывает архив и № фонда (предположительно автор имеет ввиду ЦАМО РФ), данные нуждаются в проверке (Архив ИО ВМС д. 156 л. 8-9). [↑](#footnote-ref-6)
7. Там же, стр. 69. Ссылка на архивный документ составлена некорректно, т. к. автор не указывает архив и № фонда (предположительно автор имеет ввиду ЦАМО РФ), данные нуждаются в проверке (Архив МО, д. 2. оп. 33425сс л. 34). [↑](#footnote-ref-7)
8. Там же, стр. 131. Здесь и далее, автор не приводит ссылки на архивные документы 4 Там же, стр. 56. [↑](#footnote-ref-8)
9. Там же, стр. 126. [↑](#footnote-ref-9)
10. Чероков В. С. Для тебя, Ленинград!. Л., 1988. С. 41 [↑](#footnote-ref-10)