

Содержание

1. Оглавление
2. Введение
3. Основная часть
4. Заключение
5. Список используемых источников

Цель работы:

Изучить материалы школьного музея, посвященные подвиге водителей Дороги Жизни и подвигу автомашины «Полуторка».

Задачи:

Продолжить изучение материалов по Дороге Жизни.

Познакомиться с профессией – военный водитель.

Познакомиться со страшным периодом в жизни нашей страны на основе экспонатов музея и поэтического творчества.

1. О чем расскажут экспонаты...

2. Введение.

70 лет прошло после окончания самой жестокой войны. 74 года прошло с начала страшной блокады Ленинграда и 74 года блокада живет в воспоминаниях тех, кто пережил ее, тех, кто знает вкус блокадного хлеба и вряд ли когда-нибудь его забудет.

Мы, дети 21 века должны знать и помнить о тех людях, которые спасали жителей Ленинграда.

Поэтому темой нашего поиска стала легендарная Дорога Жизни, ее водители и техника, которая помогала доставлять грузы в осажденный город и вывозить на Большую Землю детей и стариков.

В нашей школе более 50 лет проходят встречи с ветеранами легендарной трассы. В школьном музее хранятся воспоминания ветеранов и собраны документы о подвиге водителей. Мы хотим, чтобы эти документы «говорили» и чтобы мы не забывали о тех, кто отдал свои жизни за нашу мирную жизнь.

3. Основная часть

Начало блокады

8 сентября 1941 года гитлеровцы захватили у истока Невы город Шлиссельбург, окружив Ленинград с суши. Началась 871-дневная блокада Ленинграда.

30 августа 1941 года ГКО (Государственный Комитет Оборона) принял решение о доставке грузов в Ленинград через Ладожское озеро.

Есть разные дороги - магистральные, городские, деревенские, разбитые и ухоженные, есть даже гоночные и кольцевые, но была и есть одна дорога, цена которой - жизнь ленинградцев, и не вспомнить о ней нельзя.



Рисунок 1

Многие поначалу довольно скептически отнеслись к этой идее, так как сомневались, что лед сможет вынести то огромное количество грузов, которое собирались переправлять через него. Не верили в это и немцы, в разбрасываемых над Ленинградом листовках они писали: «по льду Ладожского озера невозможно снабжать миллионное население и армию». Но уже двадцатого ноября 1941 года по «Дороге жизни» пошли первые гужевые повозки, а днем позже и знаменитые ГАЗ-АА (полуторки).

По "Дороге Жизни" на полуторках вывозили и ослабевших от голода жителей города: в первую очередь эвакуировали детей, женщин с детьми, больных, раненых и инвалидов, а также учащихся, рабочих эвакуируемых заводов и их семьи.

На станцию Войбокало приходили грузы для осажденного Ленинграда с продовольствием, вооружением. Именно со станции Войбокало эвакуировали на Большую Землю спасенных ленинградцев. Продовольственное обеспечение Ленинграда в 1941-1942 году производилось автомобилями от станции Войбокало до Кобоны.



Рисунок 2

Легендарная полуторка спасала Ленинград от голодной смерти.

Нам было интересно узнать, как такой маленький автомобиль мог спасти миллионный город от голодной смерти и вывезти более полмиллиона жителей на Большую Землю.

Вот, что удалось узнать!

Мы узнали, что у каждого солдата на войне было свое основное оружие. У пехотинца — это винтовка или автомат. У артиллериста — орудие, хотя он и носил за плечами карабин, у летчика — самолет. А для военного водителя основное оружие — его автомобиль, даже если это был вчерашний мирный грузовичок.

Далеко не каждому автомобилю уготована участь войти в историю не под заводским индексом, а под метким прозвищем, данным народом — «Фронтальная подруга». Герой нашего поиска — легендарная «полуторка» «ГАЗ-АА», получившая это имя благодаря своей грузоподъемности 1,5 тонны. Она была «Универсальным солдатом» Великой Отечественной в прямом смысле слова и «завоевала» уважение однополчан честно разделив с ними все тяготы войны!

Благодаря автотранспорту обеспечивались крупные перегруппировки войск.

Да только ли перевозки? Ведь этот автомобиль — это и командный пункт, и узел связи, и шасси для установки вооружения и техники, и походная типография, и средство буксировки артиллерии. Много еще можно найти этих «и», если вспомнить все фронтовые профессии автомобиля.

Милая сердцу водителей тех лет «полуторка» — была одним из самых распространенных автомобилей в транспортных подразделениях.

ГАЗ АА автомобиль первых пятилеток — стал родоначальником выпускаемых Горьковским автомобильным заводом грузовых автомобилей.

В годы войны завод перешел на выпуск упрощенного варианта этого грузового автомобиля. Металлическую кабину заменили деревянной конструкцией со съемным брезентовым верхом, а вместо дверей использовались брезентовые пологи. Вместо двух устанавливалась одна фара, передние колеса не имели тормозов. Но даже в таком виде автомобиль успешно нес нелегкую ратную службу. На нем вывозили раненых, доставляли боеприпасы, буксировали минометы, сооружали в кузове будки для самых разных целей — от походной типографии до мощной громкоговорящей установки. Сравнивая «полуторку» военных лет с мощным современным полноприводным автомобилем, невольно думаешь: как же этот скромный грузовичок с брезентовым верхом прошел по трудным дорогам войны? А ведь прошел! Все четыре нелегких года, как говорят от звонка до звонка, и вместе со своими водителями вернулся домой.

Трехосный грузовик ГАЗ ААА использовался для монтажа крупнокалиберных и зенитных пулемётных установок.

Полугусеничный ГАЗ-60 исправно нес службу у артиллеристов, автобусы ГАЗ 03-30 применялись в качестве подвижных командных пунктов, телефонных коммутаторов, а в штабах использовался автобус ГАЗ-05-193.

Самые легкие броневые автомобили БА-64 и БА-64Б, предназначались, как правило, для разведывательных подразделений. Кроме своего прямого назначения по перевозке людей и грузов, ГАЗ-АА нередко был задействован как платформа для установки зенитной пушки или счетверенного пулемета.

Шасси «полуторки» также послужило базой для создания целого ряда специальных автомобилей военного и гражданского назначения. Еще в 1932 году появился 16-местный автобус ГАЗ-03-30, а через два года на конвейер встал трехосный грузовик под маркой ГАЗ-ААА, производившийся до 1943 года. На базе ГАЗ-АА также выпускались трехосные грузовики ГАЗ-МММ (с 1943 года), полугусеничные машины ГАЗ-60, санитарные ГАЗ-55, штабные автомобили ГАЗ-05-193 и еще множество различной спецтехники.

Появилась даже газогенераторная модификация ГАЗ-42, где топливом для

мотора являлась окись углерода СО – угарный газ, получавшийся в результате неполного сгорания дров в расположенном за кабиной газовом генераторе.

Агрегаты ГАЗ-АА/ММ широко применялись при создании бронетехники: легких танков, броневедомостей серий БА-6 и БА-10, самоходной установки СУ-12 с 76,2-мм полковой пушкой, артиллерийских тягачей, «катюши» БМ-8-48 и др.

Экипаж полуторки:

- всего два человека: командир и водитель. Но и это было не мало, если машина надежна, а бойцы

- опытные и храбры. Высокая скорость (до 80 км/ч), небольшие габариты (высота всего 1,9 м) делали БА незаменимым в разведке и доставке донесений

Памятники Автомобилям Великой Отечественной!

Сегодня они стоят в музеях, или на бетонных и гранитных пьедесталах, напоминая о подвиге тех, кто погиб, так и не выпустив руль из похолодевших рук, кто дошел до самой Победы со своими «газиками».

Легендарной полуторке установлены памятники в Орле и Екатеринбурге, Нижнем Новгороде и Волгограде, но самое большое количество памятников «полуторке» установлено на нашей Ленинградской земле.



Рисунок 3



Рисунок 4

Полуторка стоит в Санкт-Петербурге и Всеволожске (на Румболовской горе), в д. Дусьево и д. Кобона. Невозможно поставить памятник машине-герою на озере Ладога, где в лютые зимы 1941, 1942, 1943 годов работала Дорога Жизни.



Рисунок 5



Рисунок 6

Гитлер решил, что Ленинград сам поднимет руки, что он падет рано или поздно, что никто не освободит его, что Ленинграду придется умереть голодной смертью.

Но сквозь остывшую планету

На Ленинград машины шли...

Только в первую зиму по Дороге Жизни было перевезено 361109 тонн грузов и вывезено на Большую землю 550000 жителей Ленинграда.

На ледовой трассе в эти страшные годы работало около 4000 полуторок и около 600 из них навсегда остались на озере.

Во время экскурсии в Кобону побывал в музее, открытом моряками – подводниками. Они рассказали, что недавно нашли 32 машины, лежащие

на дне озера в районе д. Кобона. Несколько машин уже подняты. Одна машина установлена на пьедестал на месте начала одной из ледовых трасс. Все эти памятники - долг машине-солдату от живущих сегодня. Это память о спасенных от голодной смерти 550000 жителях Ленинграда. Это память- благодарность за ежедневный подвиг шоферам Дороги Жизни.



Рисунок 7 на ледовой трассе санитарная машина- полуторка

Промокшая, озябшая.

По Ладоге петлявшая.

Тонувшая, горевшая не раз

Снаряды доставлявшая.

Детей от бед спасавшая

Полуторка, полуторка-

Машина марки «Газ»

Чтобы приблизить День Победы, многие люди нашей страны отдали свою жизнь за Родину. Среди них были и скромные военные водители

Водители – герои.

Героями были и водители этих машин, когда в 40 градусный мороз делали по 3-4 рейса в день из Кобоны в Ленинград и обратно. Работали по 16-20 часов.

Бывали и такие ситуации, которые описала Ольга Бергольц

О да- иначе не могли
Ни те бойцы, ни те шоферы,
Когда грузовики вели
По озеру в голодный город.
И было так: на всем ходу
Машина задняя осела,
Шофер вскочил, шофер на льду.
«Ну, так и есть – мотор заело».
Ремонт на пять минут, пустяк.
Поломка эта – не угроза.
Да рук не разогнуть никак:
Их на руле свело морозом.
Чуть разогнешь – опять сведет.
Стоять? А хлеб? Других дождаться?
А хлеб – две тонны? Он спасет
16 тысяч ленинградцев.
И вот в бензине руки он
Смочил, поджег их от мотора,
И быстро двинулся ремонт
В пылающих руках шофера.
Вперед! Как ноют волдыри.
Примерзли к варежкам ладони,
Но он доставит хлеб, пригонит
К хлебопекарне до зари.
16 тысяч матерей
Пайки получают на заре –
125 блокадных грамм
С огнем и кровью пополам.

Машины и человек были едины. Каждый до конца выполнил свое предназначение. Машина и человек спасли Ленинград от голодной смерти!

В воспоминаниях подполковника запаса Ф.Раймуева о Сердюке Василии Ивановиче - шофере 390 автобатальона «Одиннадцать звезд» мы прочитали: «Накануне 1942 года из Грузии прислали для ленинградских детей мандарины. Надо обязательно сегодня ночью их доставить в Ленинград. Василий Сердюк особенно не тревожился, он был уверен, что фашисты встречают новый год и колонна пройдет не подвергаясь обстрелу и бомбежке. Но налетели мессершмиты. Несколько раз они заходили над колонной. Сердюк слышал как пули щелкают по кузову и кабине... Но колонна не свернула с трассы и доставила груз по назначению. Только на берегу регулировщик сказал: Парень ты в рубашке родился. Все ящики с мандаринами, кузов машины были изрешечены пулями.» На кабине Василия Сердюка было нарисовано 11 звезд. Каждая звезда означала 100 тонн груза. С 22 ноября по 30 декабря 1941 года Василий Сердюк совершил 67 рейсов в блокадный Ленинград и обратно вывез больше 2000 больных, детей, стариков и женщин.



Это о таких как Василий Сердюк просил помнить Михаил Дудин:
Потомок знай! В суровые года
Верны народу, долгу и отчизне,
Через торосы Ладожского льда
Отсюда мы вели Дорогу Жизни,
Чтоб жизнь не умирала никогда.



Рисунок 8

Александр Тиханович – был одним из первых, кто пересек Ладогу 22 ноября 1941 года на своей полуторке. Он в сутки делал по две ходки. Эти две поездки могли обеспечить хлебом 10500 ленинградцев. В Ленинграде жили братья Александра - Вячеслав и Виктор и его родители. По 600 километров в сутки проезжал на своей полуторке шофер Тиханович. Однажды Александра Тихановича пришлось оттирать снегом, так как он снял с себя шинель и ватник и отдал ребятишкам, которых вез в кузове в 35 градусный мороз.



Рисунок 9

Диспетчер автобатальона Артемьева З.Г. вспоминает, как комиссар давал напутствие водителям: «Вы везете не только продукты. Вы везете политику. Вы везете надежду на победу! Никогда ни одного грамма груза не пропадало»



Рисунок 10

Королева(Волкова) Зинаида Дмитриевна. До войны- швея. На войне- шофер 3 класса. Рядовая 852 автобатальона. У нее 5 апреля 1942 года умер брат Волков Анатолий, 5 апреля умерла сестра Волкова Прасковья. 6 апреля умерла мама Волкова Анисья Федоровна, 8 апреля умер отец Волков Дмитрий Яковлевич.

Честно выполняли свой долг – доставить все до грамма по назначению.



Рисунок 13

До Берлина доехал на своей «Подруге» Петр Григорьевич Михайлин и вместе с товарищами написал на стене рейхстага «Здесь были из Ленинграда. Майор Андреев Охрименко Михайлин. Мы пришли сюда затем, чтобы Германия к нам не ходила. 2 мая 1945 г».

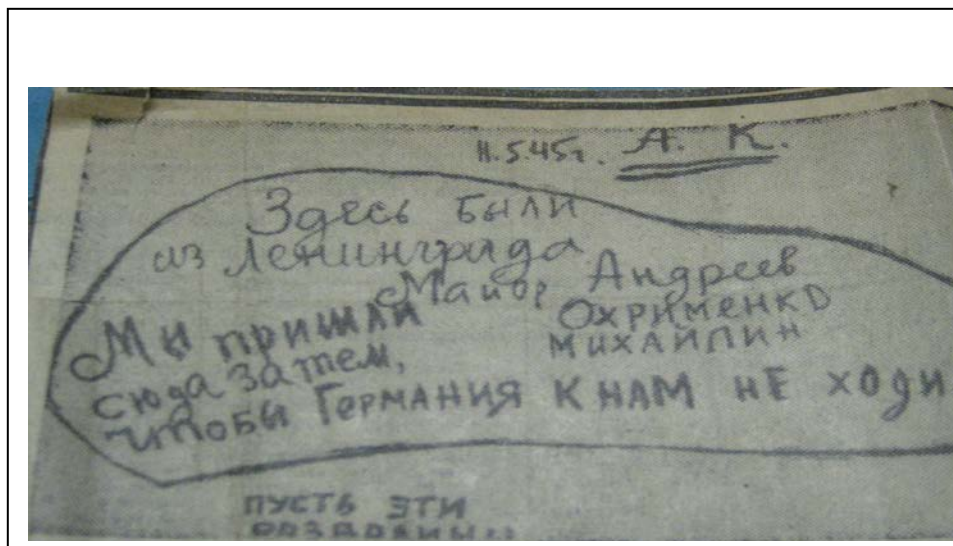


Рис 12

В сердцах наших жить будут вечно

Герои минувшей войны

Нам память о них бесконечна

И ею с тобой мы сильны.

Так «фронтовая подруга» наших отважных шоферов помогала приблизить победу. Это им посвятили песню поэт Ласкин Борис Савельевич и композитор Мокроусов Борис Андреевич

Через реки, горы и долины,
Сквозь пургу, огонь и чёрный дым
Мы вели машины, объезжая мины,
По путям-дорогам фронтовым.

Эх, путь-дорожка фронтовая,
Не страшна нам бомбёжка любая!

А помирать нам рановато,
Есть у нас ещё дома дела!

А помирать нам рановато,
Есть у нас ещё дома дела!

Путь для нас к Берлину, между прочим,
Был, друзья, не лёгок и не скор.

Шли мы дни и ночи, было трудно очень,
Но баранку не бросал шофёр.

Эх, путь-дорожка фронтовая,
Не страшна нам бомбёжка любая!

А помирать нам рановато,
Есть у нас ещё дома дела!

А помирать нам рановато,
Есть у нас ещё дома дела!

Может быть, отдельным штатским людям
Эта песня малость невдомёк.

Мы ж не позабудем, где мы жить ни будем,
Фронтовых изъезженных дорог.

Эх, путь-дорожка фронтовая,
Не страшна нам бомбёжка любая!

А помирать нам рановато,
Есть у нас ещё дома дела!
А помирать нам рановато,
Есть у нас ещё дома дела!

4. Заключение

Даже не зная войны, надо помнить о ней!

Человек никогда не должен забывать о людях, погибших во имя жизни других поколений.

Памятники воинам, музеи, панорамы, солдатские кладбища! Нет им числа. И никогда мы не должны забывать о миллионах наших граждан, сложивших свои головы во имя великого дела - дела спасения человечества от фашизма, от физического уничтожения вместе с другими народами, которым было приклеено клеймо "недочеловеков" и которых ждала неминуемая гибель.

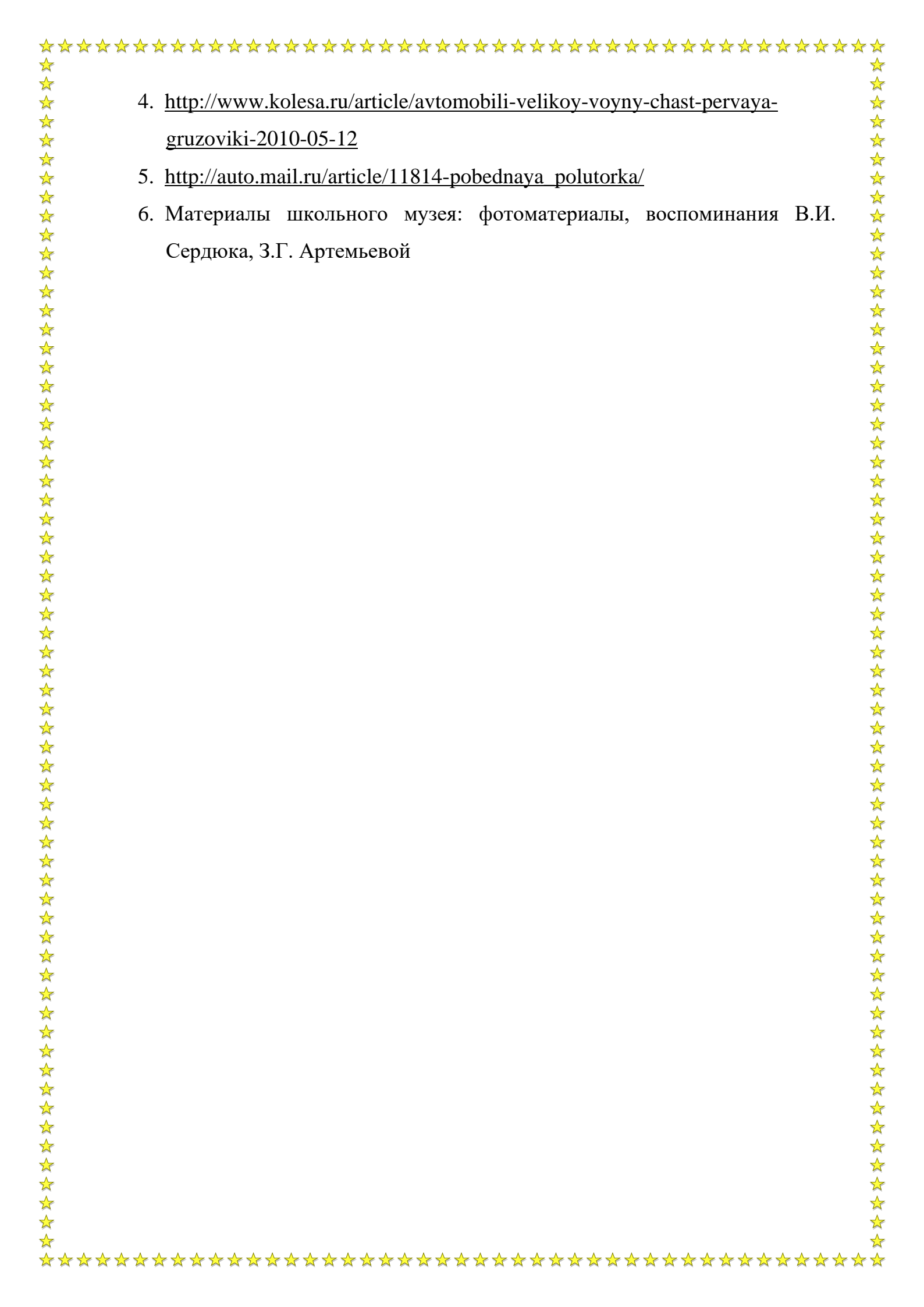
Мы не должны забывать ужасы войны, разлуку, страдания и смерть миллионов. Это было бы преступлением перед павшими, преступлением перед будущим. Помнить о войне, о героизме и мужестве прошедших ее дорогами, бороться за мир — обязанность всех живущих сегодня на Земле.

Так мало осталось очевидцев тех трагических лет! Но те, кто будет жить после них, должны помнить о солдатах, сложивших головы во имя нашей жизни.

Мы помним! Мы гордимся!

5. Используемые материалы:

1. <http://go.mail.ru/search?q=%D0%BF%D0%B5%D1%81%D0%B5%D0%BD%D0%BA%D0%B0+%D1%84%D1%80%D0%BE%D0%BD%D1%82%D0%BE%D0%B2%D0%BE%D0%B3%D0%BE+%D1%88%D0%BE%D1%84%D0%B5%D1%80%D0%B0+%D0%B0%D0%B2%D1%82%D0%BE%D1%80>
2. <https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%93%D0%90%D0%97-%D0%90%D0%90>
3. <http://drivee.ru/gaz-aa-polutorka.html>

- 
- A decorative border of yellow stars surrounds the text. The stars are arranged in a rectangular frame with a slightly thicker line at the corners.
4. <http://www.kolesa.ru/article/avtomobili-velikoy-voyny-chast-pervaya-gruzoviki-2010-05-12>
 5. http://auto.mail.ru/article/11814-pobednaya_polutorka/
 6. Материалы школьного музея: фотоматериалы, воспоминания В.И. Сердюка, З.Г. Артемьевой

Мы памятью сильны



16 слайд – выступление ветерана

Используемые материалы:

7. Материалы школьного музея: фотоматериалы, воспоминания В.И. Сердюка, З.Г. Артемьевой, Королевой З.Д.

Пояснительная записка:

Дошкольникам доступно чувство любви к родному городу, родной природе, к своей Родине, а это и есть начало патриотизма, который рождается в познании, а формируется в процессе целенаправленного воспитания.

В преддверии великой Победы я решила наглядно познакомить детей с тяжёлыми буднями солдат, офицеров, которые ценой собственной жизни отстояли мир на земле.

Чтобы приблизить этот день, многие люди нашей страны отдали свою жизнь за Родину. Среди них был и скромный военный водитель.

В посёлке Светлом всё связано с армией. Это военный городок. Наши дети много знают военных профессий, так как их отцы служат в Российской армии.

А сегодня я познакомлю детей с профессией военного водителя.

Предварительная работа:

- Заранее был назначен день и время экскурсии в «Музей воинской славы военного водителя».
- Проведена беседа с детьми о правилах дорожного движения пешеходов по улицам городка, беседа о правилах поведения в музее.
- Приготовлены букеты цветов для возложения к памятникам и в музее.



Цель:

Воспитание патриотизма, чувства гордости за свою страну, за свой народ.

Задачи:

Познакомить ребят с профессией – военный водитель.

Познакомить со страшным периодом в жизни нашей страны на основе экспонатов музея и поэтического творчества.

Пробудить в детях чувство сострадания и гордости за стойкость своего народа в период блокады Ленинграда и на протяжении всей Великой Отечественной войны.

Воспитывать чувство благодарности ко всем ветеранам ВОВ и людям старшего поколения.

Ход:

Воспитатель:

В сердцах наших жить будут вечно

Герои минувшей войны.

Нам память о них дорога бесконечно,

И ею с тобой мы сильны.

У каждого солдата на войне было свое основное оружие. У пехотинца — это винтовка или автомат. У артиллериста – орудие, хотя он и носил за плечами карабин, у летчика — самолет. А для военного водителя основное оружие — его автомобиль, даже если это был вчерашний мирный грузовичок.

Автомобили Великой Отечественной! Сегодня стоят они в музеях или на бетонных и гранитных пьедесталах, напоминая о подвиге тех, кто погиб, так и не выпустив руль из похолодевших рук, кто дошел до самой Победы со своими «газиками» и «Захарами».



Гремя огнем, сверкая, блеском стали,

Пойдут машины в яростный поход,

Когда суровый час войны настанет,

И нас в атаку Родина пошлет.

А если к нам полезет враг матерый,

Он буде бит повсюду и везде.

Тогда нажмут водители стартеры

И по лесам, по сопкам, по воде.

Работник музея:

Фронтowymi артериями называли автомобильные дороги, по которым вели свои машины военные водители. Их пульс в годы войны ощущался повсюду, начиная с фронтowego тыла и кончая передовой. Следы автомобильных шин тянулись к подразделениям войск, ведущим бои, артиллерийским позициям, прифронтowym аэродромам, медсанбатам, к исходным рубежам для наступления танковых частей, базам и стоянкам кораблей флота. Путь фронтowych водителей пролегал по пыльным проселкам, асфальтированным шоссе с наспех заделанными воронками от авиабомб и снарядов. Вооружение и боеприпасы, продовольствие и обмундирование, топливо для машин и вода для питья, медикаменты и запасные части — таков далеко не

полный перечень тех грузов, которые с первого и до последнего Дня войны доставлялись автомобилями.

Воспитатель:

Сколько их, за баранкой шоферов

на дорогах родимой Земли,

одолевших и доли, и горы

по снегам, по воде и в пыли?

Сколько их?

Бесконечные грузы,

бесконечные ночи без сна.

Труд для них —

уж никак не обуза,

труд для них—

долгих трасс новизна.

И другого им просто не надо

(даже если любимые ждут).

Дорогие вы наши ребята,

дай вам Бог только

светлых минут.

Сохрани вас

судьба и надежда,

и веди вас

стремление одно:

оставаться такими,

как прежде,

делать то, что давно решено.

Работник музея:

Не только снабжение фронта ложилось на плечи военных водителей. Автотранспорт обеспечивал и крупные перегруппировки войск.

Да только ли перевозки? Ведь автомобиль — это и командный пункт, и узел связи, и шасси для установки вооружения и техники, и походная типография, и средство буксировки артиллерии. Много еще можно найти этих «и», если вспомнить все фронтовые профессии автомобиля.

Милая сердцу водителей тех лет «полуторка» — была одним из самых распространенных автомобилей в транспортных подразделениях.

ГАЗ АА автомобиль первых пятилеток — стал родоначальником выпускаемых Горьковским автомобильным заводом грузовых автомобилей.

В годы войны завод перешел на выпуск упрощенного варианта этого грузового автомобиля. Металлическую кабину заменили деревянной конструкцией со съемным брезентовым верхом, а вместо дверей использовались брезентовые пологи. Вместо двух устанавливалась одна фара, передние колеса не имели тормозов. Но даже в таком виде автомобиль успешно нёс нелегкую ратную службу. На нем вывозили раненых, доставляли боеприпасы, буксировали минометы, сооружали в кузове будки для самых разных целей — от походной типографии до мощной громкоговорящей установки. Сравнивая «полуторку» военных лет с мощным современным полноприводным автомобилем, невольно думаешь: как же этот скромный грузовичок с брезентовым верхом прошел по трудным дорогам войны? А

ведь прошел! Все четыре нелегких года, как говорят от звонка до звонка, и вместе со своими водителями вернулся домой.

Трехосный грузовик ГАЗ ААА использовался для монтажа крупнокалиберных и зенитных пулемётных установок.

Полугусеничный ГАЗ-60 исправно нес службу у артиллеристов, автобусы ГАЗ 03-30 применялись в качестве подвижных командных пунктов, телефонных коммутаторов, а в штабах использовался автобус ГАЗ-05-193.

Самые легкие бронев автомобили БА-64 и БА-64Б, предназначались, как правило, для разведывательных подразделений.

Экипаж

- всего два человека: командир и водитель. Но и это было не мало, если машина надежна, а бойцы

- опытные и храбры. Высокая скорость (до 80 км/ч), небольшие габариты (высота всего 1,9 м) делали БА незаменимым в разведке и доставке донесений.





В первые месяцы войны на фронт поступали «пикапы» ГАЗ-61-415 с брезентовой кабиной. Нужда в машинах такого типа была велика, они буксировали легкие орудия, доставляли донесения, обеспечивали работу пунктов управления, выполняли другие функции.

Автомобиль ГАЗ-64 компактный и с достаточно высокой проходимостью. Металлоемкость машины в условиях военного времени снижалась отсутствием боковых дверей — их заменили брезентовыми боковинами.

Машина уверенно ходила по фронтовым дорогам, буксировала прицеп массой 800.. 1000 кг.

На путях-дорогах фронтовых автомобили трудились бок о бок с трехтонным ЗИС, который водители нарекли ласковым именем «Захар». Даже спустя десятки лет неказистый с виду грузовик поражал своей живучестью. У него редко что-нибудь ломалось.

В ряду автомобилей ЗИС была машина, ставшая легендарной,— это первая реактивная установка БМГ-13 или попросту «катюша». В качестве шасси для неё был использован грузовой автомобиль ЗИС-6. Зато залп, который в памятный день

14 июля 1941г. сделала 1-я отдельная батарея реактивной артиллерии капитана

И.А. Флерова, был для врага устрашающим.



Первоначальной и основной профессией автомобиля на войне были все же перевозки. И здесь история Великой Отечественной дала нам беспримерные образцы отваги и мужества, проявленные водителями.

Воспитатель:

В сентябре 1941г., когда фашисты понесли под Ленинградом огромные потери в живой силе и технике, Гитлер выдвинул план блокады города: «Ленинград сам поднимет руки. Он падет рано или поздно. Никто не освободит его... Ленинграду придется умереть голодной смертью».

Снабжение воздушным путем и кораблями по Ладоге не могло удовлетворить потребности огромного города. А с наступлением зимы водный путь уже не мог функционировать. Тогда решено было проложить мощную фронтую магистраль по льду Ладожского озера. Уже вечером 22 ноября в путь двинулась первая автоколонна — 389-й отдельный автомобильный батальон под командованием капитана В. А. Порчунова.

О да – иначе не могли

Ни те бойцы, ни те шофёры,

Когда грузовики вели

По озеру в голодный город.

Было нелегко.

«Но сквозь остывшую планету

На Ленинград машины шли...»

Почти непрерывно штормовые ветры перемещали ледяные поля, образуя то; огромные разводья, то торосы высотой 5... 10м. Фашистская авиация и артиллерия постоянно бомбили и обстреливали ледовую дорогу, идущие по ней машины, перевалочные пункты, склады, места расположения воинских частей и подразделений. Гитлеровское командование отдало строгий приказ, обязывающий фашистские войска, во что бы то ни стало парализовать его деятельность.

Но ничто не могло остановить жизнь на этой магистрали — продовольствие поступало в осажденный город!

И было на всем году

Машина задняя осела.

Шофер вскочил, шофер на льду.

«Ну, так и есть, мотор заело.

Ремонт на пять минут - пустяк,

Поломка эта не угроза,

Да рук не разомкнуть никак:

Их на руле свело морозом.

Чуть разогнешь - опять сведет.

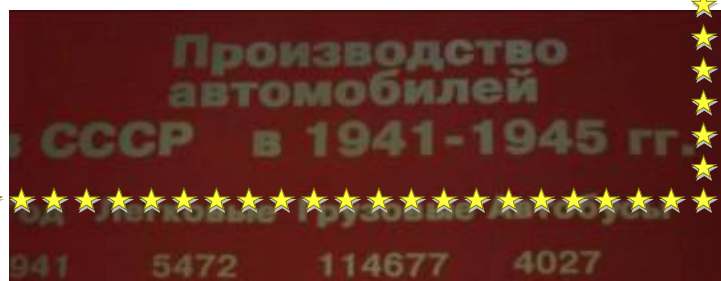
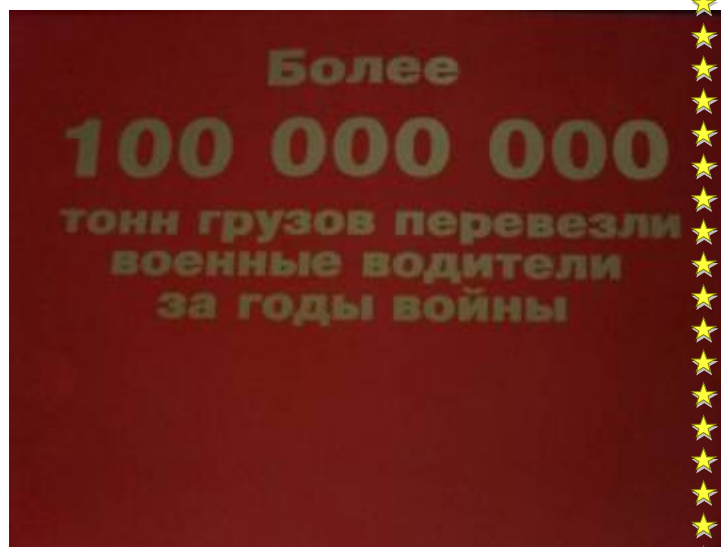
Стоять? А хлеб? Других дожждаться?

А хлеб - две тонны? Он спасет

Шестнадцать тысяч ленинградцев».

И вот в бензине руки он

Смочил, поджег их от мотора,



И быстро двинулся ремонт
В пылающих руках шофера
Вперед! Как ноют волдыри,
Примерзли к варежкам ладони.
Но он доставит хлеб, пригонит
К хлебопекарне до зари.

Шестнадцать тысяч матерей
Пайки получают на заре -
Сто двадцать пять блокадных грамм
С огнем и кровью пополам.

О. Бергольц «Ленинградская поэма»

Работник музея:

Значительные перевозки были выполнены автомобильным транспортом в период Сталинградской операции. Более десяти дивизий и перевезли сотни тысяч тонн грузов.

Для подвоза боеприпасов Донскому фронту было использовано 2500 автомобилей.

Еще более широко применялись автомобильные части и соединения в завершающих операциях войны. Количество их значительно увеличилось.

Фронты имели в своем составе более 120 тыс. автомобилей.

Воины-автомобилисты проводили за рулем по 12... 14 ч. в сутки, они вели машины и под бомбежкой, и под артиллерийско-минометным огнем, а порой подвергались и непосредственному нападению врага.

По насыщенности войск автотранспортом и по объему автомобильных грузоперевозок Берлинская операция превзошла все предыдущие. На тех же 1-м Белорусском и 1-м Украинском фронтах уже использовалось 130 тыс. автомобилей. С 1 апреля по 8 мая 1945 г. перевезли почти 350 тыс. человек и более 2 млн. тонн различных грузов.

Ни для кого не секрет, что труд армейских водителей — весьма напряженный и ответственный. Случается, что они поднимаются утром раньше других, а возвращаются, когда сослуживцы уже спят. Им необходимо следить за тем, чтобы машины всегда были исправны, обслужены, готовы к выезду. Они ежедневно проводят техническое обслуживание автомобиля, ведь четырехколесный друг не должен подвести своего хозяина.



Тот самый длинный день в году

С его безоблачной погодой

Нам выдал общую беду -

На всех. На все четыре года.

Она такой вдавила след,

И столько наземь положила,

Что двадцать лет, и тридцать лет

Живым не верится, что живы.

И к мертвым, выправив билет,

Все едет кто-нибудь из близких.

И время добавляет в списки

Еще кого-то, кого-то нет.

И ставит, ставит обелиски.

К. Симонов



«Руль» - таким знаком обычно отмечалось место гибели водителя. Иногда даже устанавливались специальные памятники в виде руля на бетонном постаменте. «Сигналить колонной» - традиция среди водителей, когда проезжаешь место, где установлен памятник «Руль» - сигналист каждая машина.

Такой невероятной ценой солдат и офицеров была достигнута Победа!

Читают дети:

Чистый ветер ели колышет,

Чистый снег заметает поля.

Больше вражьего шага не слышит,

Отдыхает моя земля!

Красоту, что нам дарит природа,

Отстояли солдаты в огне,

Майский день 45 года

Стал последнею точкой в войне.

Без потерь нет ни роты, ни взвода,

Ну, а те, кто остались в живых,

Майский день 45 года

Сохранили для внуков своих.



Примечание:

После экскурсии по музею дети познакомились с экспонатами и боевой техникой, собранной и отреставрированной членами подросткового клуба «Форсаж».

Все представленные экспонаты техники находятся на ходу, принимают участие в парадах Победы в посёлке Светлом.









Литература:

1. Л.П. Кременцов, Л.А. Левицкий, А.А. Мигунов
Русская советская поэзия. Хрестоматия: - Просвещение, 1988.
2. М.А. Давыдова

Сценарии музыкальных календарных и фольклорных праздников. – М.: ВАКО, 2007

3. Картушина М.Ю.

Сценарии праздников для ДОУ и начальной школы.

День Победы. Сценарии праздников для ДОУ и начальной школы: - Лабиринт.

4. Материалы «Музея боевой славы военного водителя».

5. Деревня Дусьево на Мурманском шоссе, примерно в 80 километрах от Петербурга, - одно из памятных мест ленинградской блокадной эпопеи. Во время блокады через Дусьево проходила автомобильная Дорога жизни, поэтому неслучайно здесь установлен памятник "Легендарная полуторка" и мемориальный знак "Неизвестному шоферу". Но есть у Дусьево и еще одна сторона "блокадной медали", о которой известно гораздо меньше.

Деревня Дусьево во время битвы за Ленинград стала местом сосредоточения десятков госпиталей и лазаретов.

Свою роль здесь сыграли несколько обстоятельств. Здесь проходила автомобильная "Дорога жизни", а затем в нескольких километрах от Дусьево проложили временную железную дорогу до Ладожского озера. Во-вторых, это была тыловая полоса - фронт долгое время находился на реке Назии.

В дусьевских госпиталях лечили от ран представителей всех родов войск, сражавшихся за Ленинград, - пехотинцев, артиллеристов, летчиков, саперов, связистов и т.д. Здесь спасали жизнь тем, кто участвовал в Синявинской наступательной операции 1942-го года, в операции "Искра" по прорыву блокады, в боях за Синявинские высоты летом 1943-го, в битве за полное снятие блокады.

д. Дусьево у р. Сарья.

Дорога на Мурманск.
Ленинградская область.



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 стелы (архитектор В. С. Лукьянов). Этот участок является естественным продолжением Дороги жизни по городу.
- Мемориальный комплекс «Цветок жизни» на 3 км Дороги жизни, состоящий из монумента, установленного в 1968 году по проекту

архитекторов А. Д. Левенкова, П. И. Мельникова и восьми стел (страницы блокадного дневника ленинградской школьницы Тани Савичевой), установленных в 1975 году архитекторами А. Д. Левенковым, Г. Г. Фетисовым и инженером М. В. Коман

- Мемориальный комплекс «Румболовская гора» на 10 км Дороги жизни во Всеволожке (1967, 1975, арх. П. Ф. Козлов, В. Н. Полухин)
- Монумент «Катюша» на 17 км Дороги жизни у деревни Корнево (1966, арх. А. Д. Левенков, П. И. Мельников, Л. В. Чулкевич, констр. Г. И. Иванов и Л. В. Изъюров)
- 56 памятных километровых столбов на железнодорожной линии Финляндский вокзал — Ладожское Озеро (1970 г., арх. М. Н. Мейсель, И. Г. Явейн)
- 46 памятных километровых столбов на шоссе от станции Ржевка до Ладожского Озера, (1967, арх. М. Н. Мейсель)^[3]
- Мемориальная трасса «Ржевский коридор», проходит по Рябовскому шоссе и шоссе Революции — установлено 4 памятных стелы (1985 г., автор мемориала арх. В. С. Лукьянов)
- Памятник-паровоз, работавший на Дороге жизни, установлен на железнодорожной станции Ладожское Озеро (1974 г., арх. В. И. Кузнецов)
- Мемориальный комплекс «Разорванное кольцо» на 40 км шоссе Дороги жизни, на берегу Ладожского озера близ деревни Коккореево (монумент и зенитная пушка, 1966 г.; арх. В. Г. Филиппов, ск. К. М. Симун. инж. И. А. Рыбин)
- Монумент «Переправа» близ посёлка имени Морозова на правом берегу Невы, посвящённый воинам-понтонерам (1970 г., арх. Л. М. Дрекслер, инж. Е. Н. Луцко)
- Стела «Стальной путь» на железнодорожной станции Петрокрепость, установленная в честь героев-железнодорожников, работавшим на Дороге жизни (1972 г., арх. М. Н. Мейсель, И. Г. Явейн, ск. Г. Д. Глинман), рядом — памятник-паровоз (1975 г.)

- Стела «Кобона» в посёлке Кобона, посвящённая Дороге жизни (1964, арх. М. Н. Мейсель, А. А. Яковлев)
- Памятник-автомашина «Легендарная полуторка» на 103 км Петрозаводского шоссе, в Дусьево у развилки на Войбокало (1974 г.; арх. А. Д. Левенков, худ. В. В. Фоменко)
- Стела «Войбокало» на станции Войбокало, посвящённая Дороге жизни (1975 г.; арх. С. С. Натонин)
- На берегу Финского залива у Малой Ижоры, памятник посвящённый Малой Дороге жизни.