

---

---

# СОЦИОЛОГИЯ. ПОЛИТОЛОГИЯ. ИСТОРИЯ

---

---

Аналитическая статья

УДК 93/94; DOI: 10.61260/2074-1618-2024-3-53-59

## ПАМЯТЬ О МАЛОЙ ДОРОГЕ ЖИЗНИ

✉Товстакоров Роман Андреевич;

Рябов Александр Вячеславович.

Санкт-Петербургский университет ГПС МЧС России, Санкт-Петербург, Россия

✉svetochkabel@yandex.ru

*Аннотация.* Рассмотрена проблема изучения и сохранения памяти о вкладе Малой дороги жизни в дело прорыва блокады Ленинграда в годы Великой Отечественной войны, в частности, для обеспечения боеспособности таких важных стратегических объектов, как Ораниенбаумский плацдарм и гарнизон Кронштадт.

*Ключевые слова:* Малая дорога жизни, прорыв блокады Ленинграда, Ораниенбаумский плацдарм, Лисий Нос, Кронштадт, памятники прорыва блокады Ленинграда

**Для цитирования:** Товстакоров Р.А., Рябов А.В. Память о Малой дороге жизни // Психолого-педагогические проблемы безопасности человека и общества. 2024. № 3 (64). С. 53–59. DOI: 10.61260/2074-1618-2024-3-53-59.

Analytical article

## THE MEMORY OF THE LITTLE ROAD OF LIFE

✉Tovstakorov Roman A.;

Ryabov Alexander V.

Saint-Petersburg university of State fire service of EMERCOM of Russia, Saint-Petersburg, Russia

✉svetochkabel@yandex.ru

*Abstract.* This article examines the problem of studying and preserving the memory of the contribution of the Little road of life to breaking the blockade of Leningrad during the Great Patriotic War, in particular to ensure the combat effectiveness of such important strategic objects as the Oranienbaum bridgehead and the Kronstadt garrison.

*Keywords:* Small road of life, breaking the siege of Leningrad, Oranienbaum bridgehead, Lisiy Nos, Kronstadt, monuments to breaking the siege of Leningrad

**For citation:** Tovstakorov R.A., Ryabov A.V. The memory of the Little road of life // Psychological and pedagogical problems of human and social security. 2024. № 3 (64). P. 53–59. DOI: 10.61260/2074-1618-2024-3-53-59.

### Введение

В современной России нет человека, который бы не слышал о Дороге жизни, она соединяла блокадный Ленинград с Большой землей в годы Великой Отечественной войны. Великая Отечественная война стала тяжелым испытанием для жителей блокадного Ленинграда. В этот трагический период особую роль сыграла Дорога жизни, обеспечивавшая город продовольствием и связывавшая его с «Большой землей». Однако мало кто знает о существовании Малой дороги жизни – важной транспортной артерии, которая поддерживала жизнь на островах Финского залива и плацдарме в г. Ораниенбауме. Эта малоизвестная страница истории обороны Ленинграда заслуживает изучения и увековечивания памяти о ее героях.

Именно эта дорога позволила выстоять ленинградцам, сохранить свой город для потомков. История Малой дороги жизни известна значительно меньше. Памятников «большой» Дороге жизни много, и они хорошо известны. Цель данного исследования – Малая дорога жизни и память о ней. А помнят ли о ней? О её роли в защите Ленинграда? Президент Российской Федерации В.В. Путин 18 января 2023 г., встречаясь с ветеранами Великой Отечественной войны, подчеркнул, что Малая дорога жизни на островах Финского залива – это отдельная, очень героическая страница в истории Великой Отечественной войны» [1].

### **Актуальность исследования**

Мы живем в эпоху «турбулентности». Сегодня как никогда актуально противостоять попыткам пересмотра итогов Второй мировой войны и умалении роли нашего народа в деле разгрома нацистской Германии и освобождении народов Европы от фашистской агрессии. Необходимо помнить о героическом прошлом наших предков. Функционирование Малой дороги жизни помогло ленинградцам выстоять в годы блокады, защитить свой город и, безусловно, является важным сегментом в нашей исторической памяти.

Проблема: сохранение памяти о вкладе Малой дороги жизни в дело спасения ленинградцев от голода в годы Великой Отечественной войны.

Цель: выяснить, каким образом жители Ленинградской области сохраняют память о Малой дороге жизни.

Задачи:

1. Рассмотреть, что представляла собой Малая дорога жизни в годы Великой Отечественной войны и узнать ее историю.

2. Выделить роль Малой дороги жизни в годы блокады Ленинграда.

3. Изучить, какие памятники открыты в честь Малой дороги жизни.

План исследования:

1. Подобрать научную и справочную литературу о Малой дороге жизни, а также изучить материалы сети Интернет.

2. Изучить историю создания и функционирования Малой дороги жизни. Раскрыть роль Малой дороги жизни во время Великой Отечественной войны.

3. Познакомиться с мемориалами и памятниками, посвященными Малой дороге жизни, изучить их историю.

4. Представить карту мест памяти, расположенных на Малой дороге жизни.

5. Оценить важность роли исторической памяти наследников Великой Победы на ленинградской земле.

Объектом исследования является мемориальный комплекс «Малая дорога жизни», увековечивающий подвиг защитников блокадного Ленинграда в годы Великой Отечественной войны, а предметом – памятные знаки, посвященные Малой дороге жизни.

В качестве гипотезы выдвигается следующее суждение: роль и значимость Малой дороги жизни в обороне Ленинграда и прорыве блокады недостаточно освещена и популяризирована.

Методы исследования: анализ научной и справочной литературы, а также сети Интернет, метод наблюдения, фотография и т.д.

### **История Малой дороги жизни**

Есть недалеко от Санкт-Петербурга по Сестрорецкой линии железной дороги ничем не приметная станция, носящая название Лисий Нос. Наверное многие из некоренных петербуржцев, проезжая её, даже и не подозревают, какую огромную роль играла она во время блокады Ленинграда. Именно от этой станции начинала свой путь Малая дорога жизни.

В ходе исследования автор обратился к заведующему сектором Музея истории г. Кронштадта Евгению Кобчикову, который рассказал о том, что «... еще до войны по льду Финского залива ходили автобусы и грузовики. Этот опыт был использован военными в годы Великой Отечественной войны. Однако специалистам, прокладывающим «Дорогу жизни» по льду Финского залива, пришлось столкнуться с высокой изнашиваемостью ледяной трассы. Это было связано с интенсивностью движения и тяжестью груженого транспорта. Но специалисты справились с этой задачей, поскольку функционирование «ледяной трассы» было вопросом жизненной важности и носило стратегический характер».

Малая дорога жизни была создана по приказу командующего Балтийским флотом В.Ф. Трибуца (рис.), который уже 8 ноября 1941 г. приказал начать разведку трассы. Малая дорога жизни вела через обледенелый Финский залив до г. Кронштадта, а дальше путь продолжался до Ораниенбаумского плацдарма. Но если быть уж совсем точным, то Малую дорогу жизни начали прокладывать от Малой Ижоры до г. Кронштадта, а потом уже до Лисьего Носа или Горской. Протяженность этого участка Малой дороги жизни составляла 24 км. Кроме этого, существовал еще путь от Шепелёвского маяка до островов Сескар и Лаверсари, протяженностью 75 км [2]. Этот участок был особо опасен, его патрулировал вражеский десант. Для того чтобы замаскировать движущиеся караваны, было принято решение передвигаться преимущественно в темное время суток и с выключенными фарами.



В.Ф.Трибуц  
командующий  
Балтийским  
флотом  
(1939-1947)

Рис.

22 ноября 1941 г. была проведена разведка льда на участке от г. Кронштадта до Горской, а 17 декабря 1941 г. был пущен первый большой караван машин по Малой дороге жизни от Малой Ижоры. Первая поездка по 24-километровой трассе заняла шесть часов.

В период с 1941 по 1944 г., вплоть до полного снятия блокады Ленинграда, дорога по Финскому заливу являлась единственной, а по сему стратегически важной: в зимний период времени ледяную трассу обслуживали работники автотранспортной колонны г. Кронштадта, а в летний период грузоперевозки и транспортировку людей обеспечивали маломерные суда, начиная от военных катеров и заканчивая рыболовецкими лодками [3]. Важно понимать, что это дорога была не только частью военной инфраструктуры, по которой доставлялись орудия и боеприпасы с большой земли на осажденные территории, но и социальным объектом, по которому доставлялись продукты питания, медикаменты,

средства обогрева жителям, оставшимся на заблокированных территориях, а также путь эвакуации для детей, стариков, раненных бойцов, которых доставляли на освобожденные территории в Горскую или Лисий Нос. Кто-то двигался потом еще дальше, к ладожской трассе, чтобы достичь Большой земли.

Безопасностью трассы занимались посты ледово-дорожной службы. К работе были привлечены также гидрографы, основными задачами которых являлись:

- контроль за толщиной льда;
- контроль за количеством торосов, трещин, заносов на ледовой дороге;
- расчет пропускной способности ледовой дороги.

Гидрографы справились замечательно. Во-первых, они разработали правила прохождения по ледовой дороге, выяснили, что самая опасная скорость в интервале 20–40 км/ч, 35 км/ч – просто смертельная. Во время движения по льду расстояние между машинами должно быть не менее 150–200 метров при быстром движении, 60–70 м – при медленном. Во-вторых, ими был изобретен замечательный прибор прогибограф – прибор для вычисления механических колебаний льда. Создателем этого прибора является Наум Рейнов. Он и дал ему название.

С помощью прогибографа удалось определить, что при совпадении скорости автомобиля со скоростью ладожской волны подо льдом возникает резонанс, разрушающий ледовое покрытие. Именно этот резонанс привел к гибели более сотни машин в первые недели работы Дороги жизни [2].

Анатолий Аграфенин в своей работе «Неизвестная блокада: Малая дорога жизни» приводит интересную статистику о деятельности Малой дороги жизни: «Первый караван 17 декабря 1941 г. – 30 машин; рекорд 1942 г. – 300 машин в день; норма 1943 г. – 1 700 автомобилей» [4].

Малая дорога жизни работала три зимы. Каждая зима имела свои погодные особенности. Например, зима 1941–1942 гг. была очень суровой и уже в ноябре по ледовой трассе Ладожского озера пошли первые караваны машин. По Малой дороге жизни транспорт отправился в декабре, но это было связано с особенностями Финского залива. Следующая зима была наоборот более мягкой, что отразилось на качестве и толщине льда. Это затруднило работу гидрографам, так как накатанную дорогу постоянно использовать было нецелесообразно и даже опасно: в достаточно тонком льду постоянно образовывались трещины, а местами даже полыньи. Это требовало от специалистов изменения направления прокладывания трасс как с учетом толщины льда, так и учетом нагрузки на одно направление. К февралю 1943 г. было проложено уже шесть направлений [5].

Несмотря на риски, аварии, регулярные провалы под лед автотранспорта, защитников Ленинграда это не останавливало. Ледовые трассы и большая, и малая активно эксплуатировались. Принимались все возможные меры безопасности: лед укрепляли настами, водители ездили с открытыми дверями кабин для быстрой эвакуации, использовалась максимально доступная маскировка, учитывались структура льда и особенности подледного течения. «Дорога жизни», что малая, что большая, полностью оправдывали свое название и несли колоссальную роль в защите города и прорыве блокады Ленинграда.

Только в июне 1944 г. Малая дорога жизни прекратила свою работу.

Роль Малой дороги жизни в годы Великой Отечественной войны сложно переоценить. По Малой дороге жизни происходила эвакуация гражданского населения, а также раненных бойцов с Ораниенбаумского плацдарма и г. Кронштадта. Охраной Малой дороги жизни занимались посты ледово-дорожной службы. Многие из тех, кого вывозили на большую землю, были настолько ослаблены, что умирали ещё до прибытия в Лисий Нос. Всех их хоронили в братской могиле Горского кладбища. Но многим всё-таки удавалось выбраться. Известно, что численность населения г. Ораниенбаума до войны составляла около 35 тыс. человек. В конце 1941 г. их насчитывалось около 14 тыс.

Протяженность Малой дороги жизни составляла 24 км. При этом блокадные зимы не были похожи друг на друга. В период блокады по ней производилась систематическая доставка в г. Ораниенбаум продовольствия и боеприпасов. К январю 1942 г. осажденный город получил первую прибавку хлеба. Тогда как в период с 1941 по 1942 г. здесь погибло голодной смертью порядка пяти тысяч жителей.

По Малой дороге жизни происходило снабжение продовольствием и вооружением городов Кронштадта и Ораниенбаума, а также островов Сескар, Лавенсари. Все знают о норме хлеба, которую получали жители блокадного Ленинграда. Самой низкой нормой были 125 г хлеба (выдавались детям и иждивенцам), которые ленинградцы получали с 20 ноября 1941 г. Но мало кто знает, что жители пригорода Ленинграда отоварить эти карточки могли только в самом Ленинграде. Жители г. Ораниенбаума получали норму ниже, чем в Ленинграде: 150 г рабочим, 100 г – служащим, 75 г – иждивенцам [6].

Неимоверно трудный период блокады Ленинграда очень тяжело давался его жителям, но справедливости ради надо отметить, что в то же время города Кронштадт и Ораниенбаум оказались сразу в двойном кольце: с одной стороны, эти два важных стратегических объекта были взяты в кольцо противника, а с другой, от большой земли их отделял Финский залив. А как отмечалось ранее, для того, чтобы отоварить блокадные карточки, жителям этих населенных пунктов, приходилось пробираться из одного вражеского кольца в другое.

Чтобы отстоять единственную транспортную артерию, связывающую с Ленинградом путь на большую землю через Лисий Нос, и прорвать вражеское оцепление, в это направление были брошены значительные военно-морские и сухопутные силы советской армии, а также большое количество единиц боевой техники. Генеральное наступление наших войск в январе 1944 г. началось именно в районе г. Ораниенбаума, там, где меньше всего ожидал враг. Подготовить и осуществить этот дерзкий план удалось благодаря надежной переправе через Финский залив.

Защита Ораниенбаумского плацдарма обеспечивалась с помощью специально сформированного с данной целью отряда морских пехотинцев и гарнизонов Гогландского сектора, а также Выборгского залива, именуемых «Приморская оперативная группа». Благодаря существованию Малой дороги жизни, шесть стрелковых дивизий восьмой армии удалось переправить на территорию Ленинграда для обеспечения более сильной обороны города.

### Заключение

В заключение хочется отметить, что роль Малой дороги жизни в судьбе блокадного Ленинграда: обеспечении его жизнедеятельности, обороне, а впоследствии и полного разгрома вражеского кольца, переоценить невозможно. В ноябре–декабре 1943 г. по ней проходила переброска войск 2-й ударной армии, которая первой нанесла удар по немцам в январе 1944 г., по ней же были доставлены из г. Ораниенбаума основные ударные единицы техники, которые были задействованы при прорыве блокады. В г. 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 г. Ораниенбаума на Горскую [7].

В июне 1944 г. дорога прекратила своё существование.

О Малой дороге жизни, ее вкладе в победу, в отличии от «большой» Дороги жизни, знают немногие. Тому есть объективные причины: в годы блокады трасса проходила под самым носом у врага и работала под грифом «секретно». Нечасто о ней вспоминали и после Великой Отечественной войны. Открытие в Лисьем Носу монумента стало одним из первых шагов к тому, чтобы привлечь внимание к героической истории Малой дороги жизни. И, подобно воину на постаменте, необходимо развеять тьму забвения.

Несмотря на большой вклад Малой дороги жизни в дело спасения Ленинграда в годы Великой Отечественной войны, на снятие секретности с этого важного стратегического

объекта обороны и защиты северных границ, память о Малой дороге жизни в Ленинградской области, безусловно, сохраняется, но вот передача этой исторической памяти от поколения к поколению требует серьезной проработки [8]. Малое число памятных мемориалов можно отчасти объяснить тем, что Малая дорога жизни долгое время была засекречена [9, 10].

Малой дороге жизни уделяется мало внимания в нашей истории. Но в последние годы выходили в свет книги, посвященные Малой дороге жизни, что говорит о росте интереса к этой теме [11]. И задача данной статьи напомнить об этом важном участке фронта, внесшем огромную лепту в дело Великой Победы. Интересно, что основной вклад в сохранение памяти о Малой дороге жизни был внесен людьми, которые в годы Великой Отечественной войны жили в местах, где проходила Малая дорога жизни (это относится и к Виктору Ануфриеву, Виктору Новикову, Александру Еськову).

### Список источников

1. Путин высказался за вписывание «Малой дороги жизни» в общий контекст обороны Ленинграда. URL: <https://tass.ru/obschestvo/16827919> (дата обращения: 24.05.2024).
2. Андреева Ю., Андреева Е., Скиртач И. 30 километров Дороги жизни. Как «срочное изобретение» спасало жителей блокадного города. URL: <https://tass.ru/blokada-leningrada/12973335> (дата обращения: 24.05.2024).
3. Малая дорога жизни. URL: [https://www.letopis.info/themes/roads/malaja\\_doroga\\_jizni.html](https://www.letopis.info/themes/roads/malaja_doroga_jizni.html) (дата обращения: 24.05.2024).
4. Аграфенин А. Блокада Ленинграда: Малая дорога жизни. URL: <https://www.kp.ru/best/spb/blokada-malaya-doroga-zhizni/> (дата обращения: 24.05.2024).
5. Аграфенин А.А. Неизвестная блокада: Малая дорога жизни. СПб.: Фонд «Созидающий мир», 2018.
6. Гусаров А.Ю. Кронштадт. Военно-морская столица России. Путеводитель. СПб.: «Паритет», 2018.
7. Казанский М. Ледовые дороги жизни // Наука и жизнь. 1985. № 5.
8. Непокоренный рубеж. Т. 2: Битва за Победу. Сестрорецк, 2005.
9. Петров Г.Ф. Кронштадт. М., 1970.
10. Порецкина Э.Н. Стойкости и мужеству героев: Памятники и мемориальные доски Ленинграда, посвященные Победе в Великой Отечественной войне: справочник. Л.: Лениздат, 1985.
11. Рябов А.В. Огнеборцы блокады // Научный аспект. 2020. № 2.

### References

1. Putin vyskazalsya za vписыvanie «Maloj dorogi zhizni» v obshchij kontekst oborony Leningrada. URL: <https://tass.ru/obschestvo/16827919> (data obrashcheniya: 24.05.2024).
2. Andreeva Yu., Andreeva E., Skirtach I. 30 kilometrov Dorogi zhizni. Kak «srochnoe izobretenie» spasalo zhitelej blokadnogo goroda. URL: <https://tass.ru/blokada-leningrada/12973335> (data obrashcheniya: 24.05.2024).
3. Malaya doroga zhizni. URL: [https://www.letopis.info/themes/roads/malaja\\_doroga\\_jizni.html](https://www.letopis.info/themes/roads/malaja_doroga_jizni.html) (data obrashcheniya: 24.05.2024).
4. Agrafenin A. Blokada Leningrada: Malaya doroga zhizni. URL: <https://www.kp.ru/best/spb/blokada-malaya-doroga-zhizni/> (data obrashcheniya: 24.05.2024).
5. Agrafenin A.A. Neizvestnaya blokada: Malaya doroga zhizni. SPb.: Fond «Sozidayushchij mir», 2018.
6. Gusarov A.Yu. Kronshtadt. Voенno-morskaya stolica Rossii. Putevoditel'. SPb: «Paritet», 2018.
7. Kazanskij M. Ledovye dorogi zhizni // Nauka i zhizn'. 1985. № 5.
8. Nepokorennij rubezh. T. 2: Bitva za Pobedu. Sestroreck, 2005.
9. Petrov G.F. Kronshtadt. M., 1970.

10. Poreckina E.N. Stojkosti i muzhestvu geroev: Pamyatniki i memorial'nye doski Leningrada, posvyashchennye Pobede v Velikoj Otechestvennoj vojne: spravochnik. L.: Lenizdat, 1985.
11. Ryabov A.V. Ogneborcy blokady // Nauchnyj aspekt. 2020. № 2.

**Информация о статье:** статья поступила в редакцию: 23.06.2024; принята к публикации: 26.07.2024  
**Information about the article:** the article was submitted to the editorial office: 23.06.2024;  
accepted for publication: 26.07.2024

*Информация об авторах:*

**Товстакоров Роман Андреевич**, курсант Санкт-Петербургского университета ГПС МЧС России (196105, Санкт-Петербург, Московский пр., д. 149), e-mail: svetochkabel@yandex.ru

**Рябов Александр Вячеславович**, заведующий кафедрой философии и социальных наук Санкт-Петербургского университета ГПС МЧС России (196105, Санкт-Петербург, Московский пр., д. 149), кандидат культурологии, доцент, e-mail: ryabov.a@igps.ru, SPIN-код: 8511-3207

*Information about the authors:*

**Tolstokorov Roman A.**, cadet of Saint-Petersburg university of State fire service of EMERCOM of Russia (196105, Saint-Petersburg, Moskovsky ave., 149), e-mail: svetochkabel@yandex.ru

**Ryabov Alexander V.**, head of the department of philosophy and social sciences of Saint-Petersburg university of State fire service of EMERCOM of Russia (196105, Saint-Petersburg, Moskovsky ave., 149), candidate of cultural studies, associate professor, e-mail: ryabov.a@igps.ru, SPIN: 8511-3207