**В памяти. В сердце. В книгах**

**Она – как легенда, как песня, как знамя.**

**У этой дороги не будет конца –**

**Она навсегда пролегла через память,**

**Навеки прошла через наши сердца.**

**Анатолий Молчанов**

В грозные годы блокады Ленинграда эта дорога являлась единственной транспортной магистралью, соединяющей через Ладожское озеро со всей страной обреченный на смерть город. Благодарные ленинградцы назвали ее «Дорогой жизни». Под таким названием она вошла в историю Второй мировой войны и навеки останется в памяти человечества. Библиографическая служба Кировской центральной библиотеки подготовила посвященный 75-летию Дороги жизни обзор, рассказывающий о наиболее интересных книгах и статьях из периодической печати. Представленные в обзоре книги будут, несомненно, интересны молодежи, краеведам, ветеранами и всем любителям военной истории.

**Дорога жизни художника-солдата Симона Гельберга: К 70-летию Победы в Великой Отечественной войне. - СПб. - ГП ЛО «ИПК Вести», 2014., - 125 с., ил.**

Истрия любого события – это не только задокументированные факты и даты, но и выраженные в частных оценках, чувствах и переживаниях отношение к нему разных людей. Именно возможность такого взгляда на уникальное историческое явление – деятельность фронтовой ладожской коммуникации, позволившей Ленинграду не только выжить в условиях бесчеловечной блокады, предоставляет читателю альбом «Дорога жизни художника-солдата Симона Гельберга». Симон Гельберг, человек сугубо гражданской профессии, художник, прослужил на Дороге жизни более 2-х лет. Военный архив С. Гельберга долгие годы хранился в семье. После смерти художника он был передан его женой и сыновьями в музей-заповедник «Прорыв блокады Ленинграда». В нем не только сделанные на Дороге жизни рисунки, служебные документы, рабочие карты, чертежи и схемы, но и семь уникальных дневниковых тетрадей, в которые занесено все, что происходило с Дорогой, самим автором и его сослуживцами в этот сложный для страны период. На сегодняшний день дневник С. Гельберга является единственным опубликованным блокадным дневником, посвященным Дороге жизни. Он прекрасно осознавал значение своего труда и эпохальную важность событий, свидетелем и участником которых ему выпало быть. Живая история, изложенная образованным, эрудированным, эмоциональным, горячо любящим Ленинград человеком, дает нам, ныне живущим, уникальную возможность не только научного, но и художественного осмысления ленинградской блокады.

**Дорога жизни в документах эпохи: буклет/Автор текста Т.И. Коптелова. - СПб.-2013.-ГБУК ЛО «Музейное агенство».-17 с.**

Приказ № 00172 «Об организации автотракторной дороги через Ладожское озеро» был подписан командующим Ленинградским фронтом М. Хозиным 19 ноября 1941 года. Он предусматривал открытие пешеходного и гужевого движения по ледовой дороге 22 ноября и автомобильного – 25 ноября. Этот документ положил начало знаменитой Дороге жизни, официально именуемой Военно-автомобильной дорогой (ВАД 101), связавшей Ленинград с Большой землей. Борьба ленинградцев за коммуникации блокированного города является одной из самых трагических и героических страниц битвы за Ленинград. Их ратному подвигу была посвящена выставка в мемориальном зале Музея-диорамы «Прорыв блокады Ленинграда» - «Дорога жизни». В основе экспозиции – мемориальный архив С. А. Гельберга, профессионального художника и солдата, прослужившего на Дороге жизни два с половиной года. О том, как была организована перевозка по ледовой трассе, свидетельствуют уникальные документы, сохраненные С. Гельбергом. Большой интерес представляет и сама личность этого человека, его дневники, где день за днем описываются будни ледовой трассы в 1941-1943 годах. Выставка, посвященная дороге жизни, представляет один из самых сложных периодов ее работы – с 22 ноября 1941 по 24 апреля 1942 года. Гитлеровцы были уверены в том, что « по льду Ладожского озера невозможно снабжать миллионное население и армию». Однако строители, регулировщики, зенитчики, медики, водители и многие другие, обеспечивающие функционирование Дороги жизни, доказали, что это возможно. Экспонаты выставки – пожелтевшие листы дневников, отчетов, схем и таблиц – наглядно представляют ту колоссальную работу, которую, несмотря на голод, холод и вражеские бомбардировки, проделали ее создатели и защитники. О выставке, ее героях - тружениках и защитниках Дороги жизни рассказывает буклет.

**Ладога родная: воспоминания ветеранов Краснознаменной Ладожской флотилии / Сост. З. Русаков. - Лениздат.-1969.- 415 с.**

В сборнике представлен обширный материал, рассказывающий о мужестве и героизме советских людей, проявленных в битве за Ленинград на Ладоге – водной трассе «Дороги жизни». Авторы – участники событий – моряки, летчики, дорожники, судостроители, писатели, журналисты. Книга содержит интересные факты о перевозке грузов для города и фронта через Ладожское озеро, по единственному пути, связывавшему блокированный Ленинград со страной, об эвакуации промышленности и населения, о строительстве портов и подъездных путей, о защите водной коммуникации с суши и с воздуха.

**Русаков, З. Нашим морем была Ладога: моряки Ладожской флотилии в битве за Ленинград. - Лениздат.-1989.- 171 с.**

Боевая деятельность Ладожской флотилии обширна и многогранна. Книга освещает самые важные события, происходившие на Ладоге в 1941-1942 годах. Интерес гитлеровского командования к Ладожскому озеру в первую очередь диктовался задачей овладения Ленинградом. Ладога оставалась под неослабленным вниманием врага и зимой, когда по льду была проложена автомобильная дорога. И поэтому парализовать движение наших судов – приобрела для гитлеровцев особо важное значение, так как стало очевидно, что водная трасса не только спасает ленинградцев от смерти, но и способствует накоплению сил и средств для проведения наступательных операций. В то время на Ладожском озере шла в полном смысле современная морская война.

**На Дороге жизни: сборник / Сост. П. Богданов.- Лениздат.-1975.-591 с.**

Главной транспортной магистралью во время блокады Ленинграда стала ледовая трасса через Ладожское озеро, получившая название «Дорога жизни». Для этого на пустынных берегах Ладоги были созданы порты, сосредоточены плавучие средства, организованы эвакопункты, детские приемники, госпитали, построены железнодорожные линии и станции, проложен трубопровод по дну Ладожского озера, строились дороги. В сборник включены рассказы о тех, кто работал непосредственно на льду Ладоги, о моряках Ладожской военной флотилии, о железнодорожниках, строивших железную дорогу и проводивших поезда по ней, регулировщицах, связистах, санинструкторах – чей повседневный труд и подвиг считался обыденным. Один из рассказов называется «Девичий батальон», автор Ю. Ломан. Это рассказ о 37-ом отдельном дорожно-эксплуатационном батальоне – 165 человек из которого составляли молодые девчата – «детский сад», как охарактеризовали их старожилы. Так вот этот «детский сад» с первых дней стал выполнять нормы, которых не могли осилить мужчины-старожилы. А работа была тяжелейшая – в окрестностях Мги, до 60 процентов занятых болотами надо было построить новую дорогу, восстановить несколько старых. И вот под дождем, по колено в грязи девчата прокладывали новую трассу. Они рыли, рубили, копали, разгружали, носили мешки с песком, оказывали медпомощь. Это все требовало нечеловеческих сил. И это все продолжалось до 18 января 1943 года, до прорыва блокады Ленинграда.

**Ковальчук, В. Дорога победы осажденного города/Валентин Ковальчук. - Л.-1984.-213 с.**

Перевозки по Ладожской трассе не смогли полностью удовлетворить потребности города и фронта. Неоднократно принимались попытки прорвать блокаду Ленинграда и связать его со страной сухопутными дорогами. Эта цель была достигнута в январе 1943 года. Войска Ленинградского и Волховского фронтов прорвали блокаду, и на отвоеванной вдоль южного берега Ладожского озера узкой полоске суши в короткий срок была построена железнодорожная линия. Новая железная дорога протяженностью 33 км проходила между ст. Шлиссельбург и платформой Поляны, находившейся на линии Ленинград-Волховстрой. Шлиссельбургская трасса стала главной в снабжении, находившегося еще в блокаде Ленинграда. Перевозки проходили при постоянных артиллерийских обстрелах и бомбардировках противника. История Шлиссельбургской магистрали в 1943 году, ее строительство, эксплуатация и защита – является предметом исследования этой книги.

**Морсова, Н. Шлиссельбургская магистраль: от «коридора смерти» к «дороге бессмертия»/Наталья Морсова// Природа и человек. ХХI век.-2015.-№ 5.-с.66-70.**

Секретная железнодорожная магистраль в окрестностях осажденного Ленинграда была построена на небольшом клочке земли возле Шлиссельбурга, отвоеванного советскими войсками в январе 1943 года. Об этой трассе тогда, так и сейчас мало кто знает. Ее называли «коридором смерти»: слишком многими жизнями пришлось поплатиться за победу. Железная дорога строилась под непрерывным огнем вражеской артиллерии и авиации и проходила по торфяным болотам и по льду реки Невы, протяженностью 33 км, и соединила Шлиссельбург и платформу Поляны. Построить ее было необходимо за 20 дней. Шлиссельбургская магистраль просуществовала около года. С таяньем льда в апреле 1943 года ее реконструировали. На первый взгляд кажется, что жертвы были напрасными. Понимание подвига, который совершили строители магистрали, пришло позже, когда по переправе прошел первый эшелон, он вез танки. Первые поезда шли по трассе с погашенными огнями, со скоростью до 5 км в час, вначале с интервалом в 20 минут, а позже через каждые 3-5 минут. В Ленинград везли продовольствие и другие грузы. 75 процентов всех грузов в город поступило именно по Шлиссельбургской магистрали, остальные 25 – по Ладоге. Для обреченных на полное вымирание его жителей, становится понятным ее другое название – Дорога Победы, «дорога бессмертия».

**Воздушный мост над Ладогой: сборник очерков и воспоминаний. - Лениздат.-1984.-255 с.**

Воздушно-транспортная связь стала последней нитью, связывающей Ленинград с Большой землей. Первый воздушный рейс в блокированный город был проложен уже на второй день блокады – 9 сентября 1941 года. Чтобы воздушная коммуникация действовала надежно, три истребительных авиаполка сопровождали транспортные самолеты. Для боевого обеспечения воздушного моста привлекались дополнительно истребители военно-воздушных сил Ленинградского фронта и Балтийского фронта. Воздушная трасса связывала город со страной до последнего дня блокады. С сентября по декабрь 1941 года в Ленинград по воздуху было доставлено свыше 5 тыс. тонн продовольствия, 138 тонн почты, десятки тонн медикаментов. Обратными рейсами вывезено более 50 тысяч ленинградцев, раненых, высококвалифицированных специалистов. Весь период блокады, даже когда начали действовать водная, а затем ледовая автомобильная дороги, кровь для раненых, почта, газетные матрицы и другие срочные грузы доставлялись в город только самолетами.

Этот сборник включает в себя воспоминания пилотов транспортных самолетов и истребителей сопровождения, инженеров, техников и других специалистов наземных служб, осуществляющих строительство полевых аэродромов, на которые осажденный город принимал самолеты с Большой земли, всех тех людей, благодаря самоотверженной работе которых стал возможен воздушный мост над Ладогой.

**Евгеньев, С. «Лебедь белая» на Ладожском берегу/Сергей Евгеньев//Вести.-2011.-16 ноябр.-с.7.**

Церковь Святителя Николая Чудотворца в Кобоне из-за ослепительной белизны стен местные жители называют «Лебедь белая». Это не просто православная святыня на территории старинного рыбацкого поселка, на берегу Ладожского озера. Это реликвия блокадной поры, Храм на Дороге жизни, куда до сих пор приезжают жители блокадного Ленинграда, считающие, что жизнью своей обязаны Никольской церкви. Во время блокады храм стал спасительным местом для тысяч эвакуированных ленинградцев. Кобона бела перевалочным пунктом на ледовой Дороге жизни, а церковь использовалась как временное пристанище, первое прибежище на Большой земле. Через эвакопункт в Кобоне прошло 138 644 человека. Там действовал питательный пункт, санчасть и стационар. А в церкви располагались многоярусные нары. А обогревали бывшую церковь печки из бочек. Полуживыми были многие ленинградцы, добравшиеся до спасительной Кобоны. Многие нашли здесь последний приют и их имена увековечены на мемориале на местном кладбище. Об истории возникновения церкви(1861 год – год последней перестройки церкви, а существовала она еще до 1861 года), которая служила и маяком на берегу Ладожского озера. О ее блокадной жизни и судьбе после реставрации, которая осуществилась в 90-е годы прошлого века (реставрационные работы начались в 1996 году, в 2001 , в год 60-летия Дороги жизни, над церковью Святого Николая Чудотворца засияли первые два креста, на следующий год еще три.) и сегодняшнем ее состоянии рассказывает статья краеведа Сергея Евгеньева.

**Евгеньев. С. «Увидеть Жихарево рад…»/Сергей Евгеньев//Вести.-2011.-6декабря.- с.4.**

Речь в статье о станции Жихарево, служившей крупным перевалочным пунктом на Дороге жизни. Тогда, во время блокады, это название запомнили десятки тысяч ленинградцев. Станция Жихарево находится у поселка Назия, который был образован в 1933 году как центр торфоразработок. В постановлении Военного совета Ленинградского фронта об эвакуации населения из Ленинграда говорилось о создании на ст. Жихарево эвакопунктов на 3200 человек, устанавливались нормы питания для прибывающих, обогрев теплушек и т.д. Но не все в жизни получалось, как предписывалось в постановлении Военного совета. «Сейчас Жихарево – тепло, еда, отдых! Так надеются все, промерзшие, голодные, предельно усталые», записывал свои путевые впечатления о Дороге жизни военный журналист, писатель Павел Лукницкий в феврале 1942 года. Однако, как оказалось, что блокадные мытарства ленинградцев здесь не кончались. В Жихарево царили кутерьма и беспорядок. Люди приезжали, но получить тепло, питание, жилье было непросто. Люди, окоченевшие, измученные не знали куда приткнуться и только с середины февраля работа эвакопунктов была резко улучшена. И все-таки для многих десятков тысяч ленинградцев дорога через Жихарево на Большую землю стала путем спасения. Через санчасть эвакопункта Жихарево прошло 8918 человек, из них умерло 506 человек, не доехав до Большой земли.

**Мемориальный ансамбль «Дорога жизни»: буклет. - СПб.-ОАО «Иван Федоров».-32 с.**

Идея создания уникального памятника – длиной в сорок пять километров – как дань величайшему мужеству защитников Ленинграда - возникла в шестидесятые годы. Тогда же методом народной стройки, на общественных началах, было установлено несколько монументов, которые стали символами Дороги жизни, известными всей стране: «Разорванное кольцо», «Катюша», неувядаемый «Цветок жизни» и другие. Об авторах памятников, о том, как оформляется мемориальный ансамбль в настоящее время, какие памятники входят в него и где находятся территориально – рассказывает буклет.

**Якушин, Л. Полуторка вернулась из войны/Леонид Якушин//Вести.- 2014.-12 сент.-с.4**

9 мая 2013 года в деревне Кобона на самом берегу Ладожского озера был установлен памятник: легендарная полуторка – автомобиль ГАЗ АА, поднятый со дна Ладожского озера. Отсюда 23 ноября 1941 года вышли первые грузовики с продовольствием в блокадный Ленинград. Только в первую зиму блокады из Кобоны в Ленинград было доставлено свыше 360 тысяч тонн грузов, а из осажденного города на Большую землю вывезено около 500 тыс. человек. История памятника-полуторки такова. По инициативе бывшего подводника, капитана второго ранга запаса Сергея Склянина и подводного пловца, сотрудника дайвстанции Сергея Кистенева в акватории бухты Петрокрепость весной 2013 года была организована подводно-историческая экспедиция. Ведь здесь пролегал восточный участок Дороги жизни. Было сделано более ста погружений. И вот в марте 2014 года со дна с невероятными трудностями подняли первую полуторку, которую отреставрировали за 30 дней и в День Победы она стала памятником.

**Аннинский, Л. Неизвестному водителю/Лев Анненский//Родина.-2015.-№ 5.-с. 92-93.**

Ему было 8 лет, когда началась Великая Отечественная война, неполных девять, когда он мог умереть в блокадном Ленинграде и был спасен. В 82 он написал стихи о своем спасителе. Его имя – Александр Городницкий, тот самый, чьи песни в послевоенные годы запела вся страна. «Неизвестному водителю» - весть от спасеныша страшной, героической, не уходящей от памяти эпохи.

**Евгеньев, С. Музей нашей памяти/Сергей Евгеньев//Вести.-2014.- 12 сент.-с.3**

Музей «Дорога жизни» в поселке Осиновец, что на берегу Ладожского озера открыл свои двери 12 сентября 1972 года. На следующий год музею исполнится 45 лет.. Музей в Осиновце – подлинный хранитель памяти о Дороге жизни. И открыт он именно 12 сентября. Именно 12 сентября 1941 года начала действовать водная Дорога жизни, когда первый караван судов пришел в Ленинград. Посещаемость музея составляет до 5000 человек в месяц, в иные дни бывает до 22-26 экскурсий, хотя работает там всего 4 сотрудника. Заведующий музеем - Александр Войцеховский. Выйдя на пенсию, стал заниматься музеем, потому что с Дорогой жизни связана жизнь его ближайших родственников. В статье – рассказ о работе музея, его экспозициях и новых экспонатах на территории музея. В книге отзывов музея написаны очень трогательные строки. Это свидетельствует о том, что музей не только занимается просвещением, но порой просто помогает людям, попавшим в трудную ситуацию.