



Дорога Жизни

Авторы презентации:

Борисова А.Н.

Сметанина М.С.

Коварный план Гитлера

В плане нападения на Советский Союз Гитлер особое место отвёл захвату и уничтожению Ленинграда. Падение этой исторической столицы и колыбели революции должно было предшествовать полному разгрому Москвы. Ленинград и Москва, несомненно, были важными стратегическими точками и транспортными узлами. Но ещё более важной была их роль в сознании советских граждан. Для Гитлера первостепенным моментом было подорвать моральный дух защитников. Как никто другой он знал насколько важно либо воодушевить, либо деморализовать толпу.

Поэтому группа армий «Север» под командованием Федора фон Бока получила приказ уничтожить Ленинград. Первоначально предполагалось, что город возьмут сходу, по технике блицкрига. Но к тому времени, как войска немецкой армии подошли к намеченной цели, уже стало ясно, что на советской территории молниеносная война не получается. Военачальники были против прямого штурма укрепленного города. Так была предложена блокада Ленинграда. Вместо того чтобы нести неизбежные при штурме человеческие потери, немцы решили заморить город голодом. Постоянно поливая его при этом щедрым артиллерийским огнём.

Ледовая Дорога Жизни



Вначале были отрезаны автомобильные и железные дороги. А 8 сентября 1941 года, после взятия Шлиссельбурга, началась история блокадного Ленинграда – одна из самых трагических в Великой Отечественной войне. Единственным сообщением с внешним миром для ленинградцев оставалась лишь дорога, начинавшаяся на берегу Ладожского озера. Эта тонкая нить, которую ценой невероятных усилий сумели протянуть защитники Ленинграда, дарилась жизнь и надежду.



Регулировщица на въезде на ледяную «Дорогу жизни» у деревни Коккореве.

Когда блокадное кольцо сомкнулось, осталась единственная возможность связи с блокадным Ленинградом – через Ладожское озеро, побережье которого во время Великой Отечественной войны продолжала контролировать советская армия. Это озеро было очень сложным для судоходства. Неожиданные шквальные порывы ветра часто налетали на суда. Поэтому побережье не было оборудовано ни причалами, ни пирсами.

Первые доставленные грузы сбрасывали прямо на дикий берег. Вместе с этим срочно проводили работы по углублению дна и обустройству гавани. На берегу выкапывали землянки и оборудовали склады. Под водой провели телефонные и телеграфные кабели. От берега к ближайшей линии железной дороги проложили узкоколейку.

Как прокладывали Дорогу жизни

С самого начала было ясно, что судоходный путь – мера временная. Вскоре должны были наступить холода. Поэтому загодя сотрудники Гидрологического института и автодорожный отдел Ленинградского фронта стали проектировать автомобильную дорогу, которая должна была быть проложена прямо по льду замёрзшего Ладожского озера.

В документах она именовалась военно-автомобильной дорогой № 101. На каждом пятом километре трассы должны были находиться пункты обогрева. А саму дорогу планировали делать в 10 метров шириной. Но в реальности всё было намного сложнее, чем на бумаге. При том, что проходила Дорога жизни, как её прозвали сами ленинградцы, по местам наименьших глубин, нередко лёд проламывался, забирая не только ценный груз, но и немало человеческих жизней.



Военно-автомобильная дорога № 101

Длина через Ладогу составляла приблизительно 30 километров. На этом, сравнительно небольшом, участке в тяжёлых условиях слаженно трудились десятки тысяч человек. Это были водители грузовиков и погонщики конных подвод, механики, которые чинили автомобили, регулировщики, задачей которых было направлять водителей по наиболее безопасным маршрутам. Кроме того, были те, кто непосредственно прокладывал дорогу. А прокладывать её надо было постоянно. Временами из-за того, что дорогу заносило снегом, временами из-за того, что надо было выбрать участки с более крепким слоем льда, а временами из-за того, что дорога была повреждена немецкими авианалётами, которые совершались с завидной регулярностью.

Дорога жизни постоянно ремонтировалась. Водолазы укрепляли её всеми возможными подручными средствами, ныряя под лёд и устанавливая там настилы и опоры. Это была далеко не просто широкая колея, проложенная по льду. Вдоль дороги устанавливали дорожные знаки. По пути следования грузовиков строили медицинские и обогревательные пункты. На протяжении маршрута находились склады и базы. Также оборудовались станции технической помощи, мастерские и пункты питания. По дороге проходила телефонная и телеграфная связь.

Ситуация с продовольствием

Тем временем положение в городе становилось всё хуже. По сути, оно дошло до критической отметки, перешагнуло её и уверенно двинулось дальше. Продовольствия катастрофически не хватало. На начало осады в городе находилось приблизительно 2,9 миллиона человек. Каких-то сколь-нибудь значительных запасов продуктов в Ленинграде не было. Он функционировал за счёт продукции, поставляемой из ленинградской области.

К тому же, даже имевшиеся небольшие запасы были уничтожены на складах во время первых обстрелов. Система выдачи продуктов по карточкам была введена сразу же. Однако нормы выдачи постоянно урезали. К ноябрю 1941 года ситуация была критической. Нормы выдачи хлеба упали ниже необходимого физиологического минимума. На день выдавали всего 125 грамм хлеба. Для рабочих паёк был чуть больше – 200 грамм. Это маленький кусочек хлеба. И больше ничего. К тому времени все запасы давно были исчерпаны. Многие не пережили именно суровую зиму 1941 года.



Ленинградцы в очереди за продуктами.



Маршрут в Ленинград



О ситуации в городе было хорошо известно водителям машин, доставлявших десятки тонн различных грузов к берегам Ладоги в ленинградскую блокаду и забиравших оттуда эвакуируемых их постоянно подстерегала опасность уйти под лёд. Только за одни сутки 29 ноября 1941 года под воду ушло 52 автомобиля. И это на отрезке длиной 30 километров! Поэтому никто не закрывал дверцы машины, невзирая на пронизывающий до мозга костей холод. Так оставался шанс успеть выбраться из тонущей машины. Когда ситуация была особенно опасной (грузовики совершали рейсы и по уже тающему льду), водители всю дорогу ехали на подножке машины, ехать приходилось на малой скорости.

Немцы старались наносить авиаудары по колоннам во время перевозок грузов. Они целились как по самим грузовикам, так и по дороге следования, стремясь разрушить саму трассу. Капризная погода тоже практически атаковала ладожскую военную дорогу. Поднявшаяся метель быстро уравнивала проложенную по льду дорогу с окружающим нетронутым пейзажем. Была крайне велика опасность сбиться с пути. Немало водителей погибли от холода, заблудившись в метель. Для предотвращения таких случаев на протяжении трассы было установлено множество дорожных знаков.



Тонушие машины на «Дороге жизни».

Угроза с воздуха



Защитники Дороги Жизни



Уже 12 сентября, всего через четыре дня после начала блокады Ленинграда по Ладожскому озеру доставили первую партию грузов. Там было 60 тонн различных боеприпасов и 800 тонн продовольствия. В обратный рейс брали ленинградцев. За время осенней навигации, до того момента, как лёд сделал невозможным передвижение по озеру, по воде эвакуировали 33,5 тысячи людей из города. За это же время в Ленинград было доставлено 60 тысяч тонн грузов.

Кроме неблагоприятных погодных условий транспортировку осложняли постоянные налёты немецкой авиации. Использование имеющихся в наличии буксиров и барж при доставке всячески приветствовалось. Однако даже полная загруженность всех судов не могла обеспечить продовольствием окружённый город в полной мере. Кроме того, поставленная задача усложнялась ещё и тем, что поставлять приходилось не только продовольствие. Для ведения войны и обороны города требовалось оружие. Поэтому часть грузов составляли боеприпасы.

Груз доставлен в город



Паровоз везёт по трамвайным путям муку, доставленную в Ленинград по Дороге Жизни

Блокадная зима

Всего ленинградцам пришлось пережить три блокадных зимы. И хотя именно в это время лучше всего действовала ледовая дорога, и по ней могли доставлять немалое количество тонн грузов, именно зимы блокады были самым тяжёлым временем для ленинградцев. Ведь к острой проблеме недоедания добавлялся холод. Центрального отопления не было, электричества не было. Те счастливики, которые смогли обзавестись печкой-буржуйкой, потихоньку сжигали в ней всё, что могло гореть. В некоторых случаях в ход шли даже мебель и паркет.

За первую зиму – с декабря 1941 по февраль 1942 года – в Ленинграде погибло четверть миллиона человек. Но с увеличением норм выдачи хлеба смертность стала меньше. Для того чтобы доставка грузов проходила в осаждённый город более массово и безопасно, уже зимой 1942 года стали строить ледовую железную дорогу, которая должна была проходить прямо по озеру. Однако её строительство не было завершено, так как 18 января 1943 года был совершён прорыв блокады Ленинграда, и необходимость в станции Ладожское озеро отпала.



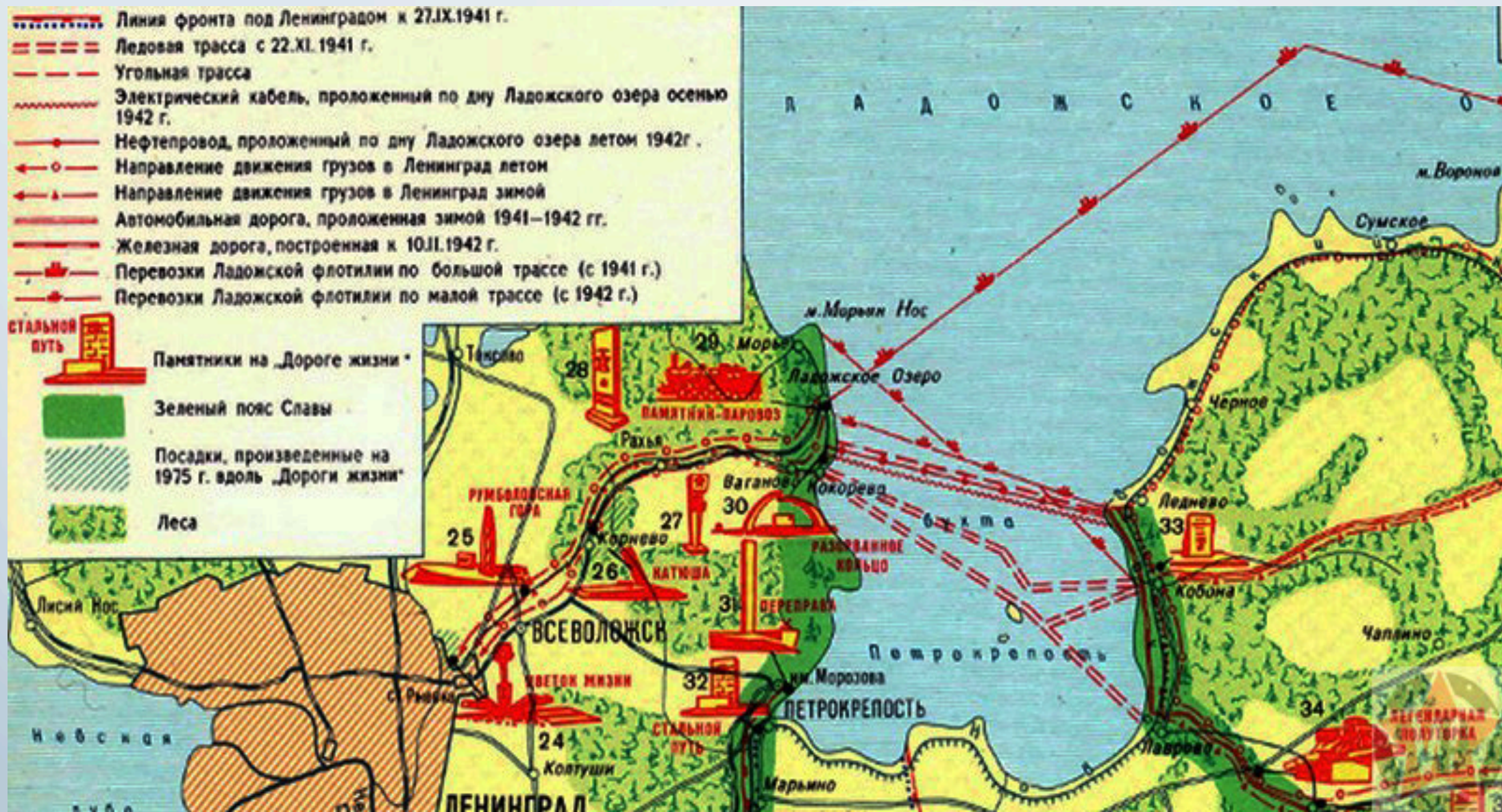
Лёд тает



Дорога жизни. Карта

Участки ледовых дорог рассчитывали и прокладывали, опираясь на данные водолазов и учёных из Гидрологического института. На оперативной военной карте Дорога жизни постоянно меняла свои очертания. Часто причиной становилось то, что доставка грузов проходила по участкам, которые, из-за бомбёжек становились аварийно-опасными. Да и погода постоянно вносила свои коррективы. Изменения температуры, подводные течения и другие внешние факторы очень влияли иногда на весь маршрут, а иногда только на отдельный участок трассы. Движение на ледовых трассах корректировали регулировщики. Только за первую зиму ледовая дорога полностью передвигалась 4 раза. А некоторые участки меняли свою конфигурацию 12 раз.

Именно с такими изменениями связано различие данных о протяжённости пути в исторических документах. К тому же, карта военно-автомобильной дороги № 101 включала в себя и сухопутный участок до железнодорожной станции. Некоторые указывали полный километраж, а некоторые – только тот участок, который называли «Дорога жизни» на льду озера Ладога.



Дорога жизни. Карта

Памятники на Дороге жизни

Для того чтобы сохранить в памяти последующих поколений подвиг защитников Ленинграда, на Дороге жизни установили памятники. Всего установлено 8 монументов:

Цветок жизни;

Катюша;

Разорванное кольцо;

Переправа;

Дневник Тани Савичевой;

Полуторка;

Осиновецкий маяк;

Румболовская гора.

Кроме них установили 102 памятных столба вдоль шоссе и железной дороги и памятные стелы. Некоторые из стел входят в комплекс памятников и мемориалов, а некоторые установлены отдельно.

Среди мемориальных сооружений на Дороге жизни выделяется памятник «полуторке». Подобного ему больше просто не существует. «Полуторкой» в народе называли автомобиль грузоподъемностью полторы тонны. Именно на таких грузовиках перевозили людей и грузы по Дороге жизни. В месте дороги, где были самые массированные обстрелы, сегодня возвышается, вылитый из бронзы, грузовик в натуральную величину.



Памятник «Полупорка» на «Дороге жизни»

Памятники на Дороге жизни



Цветок жизни

Дорога жизни проходила недалеко от Всеволожска. Там, на третьем километре мемориальной трассы, в 1968 году открыли комплекс «Цветок жизни». Он посвящён самым юным жертвам блокадного Ленинграда. Ведь в годы блокады дети становились не только пассивными жертвами голода и артобстрелов. По мере сил они помогали в обороне города, беря на себя те обязанности, которые в других обстоятельствах доверили бы только взрослым. Школьники гасили зажигательные бомбы, стояли в дозорах, помогали в госпиталях и собирали сырьё для военных нужд.

Мемориальный комплекс состоит из трёх частей. Вначале перед посетителем предстаёт 15-метровая скульптура цветка, на лепестках которой высечены слова популярной в СССР детской песенки: «Пусть всегда будет солнце» и изображение мальчика-пионера. Далее следует аллея Дружбы, которая состоит из девяти сотен берёз – по числу блокадных дней. На стволы деревьев в память о погибших детях повязывают алые пионерские галстуки. За аллеей находится траурный курган. Редко какое упоминание в путеводителях о Дороге жизни обходится без фото этого кургана. Среди прочих достопримечательностей, там находится, воссозданный в камне дневник девочки, которая неверным детским почерком последовательно вносила в блокнот даты смерти членов своей семьи.

Памятники на Дороге Жизни. Мемориальный комплекс «Цветок Жизни»



Разорванное кольцо

На западном берегу Ладожского озера, там, где брала начало Дорога жизни, находится ещё один памятник. С суровой лаконичностью он символически иллюстрирует интересные факты о Дороге. Две массивные полуарки, в форме разорванного кольца, высотой в семь метров напоминают о кольце блокады. А сам разрыв мемориала Разорванное кольцо указывает на Дорогу жизни. Под кольцом в сторону спуска к озеру, прямо по каменной кладке, проходит бетонный след от колёс автомобиля.

Отсюда в годы блокады начинали свой путь грузовики, доставлявшие ценный груз продовольствия и боеприпасов в осаждённый город. Под внушительным монументом выбиты слова из стихотворения Бронислава Кежуна:

**«Потомок, знай: в суровые года,
Верны народу, долгу и Отчизне,
Через торосы ладожского льда
Отсюда мы вели дорогу Жизни,
Чтоб жизнь не умирала никогда».**



Памятник «Разорванное кольцо» на «Дороге жизни»



Малая дорога жизни. «Ржевский коридор»



Был и ещё один путь, который называли Малой дорогой жизни. Он проходил по поверхности Финского залива. По этой малой трассе передвигались в большинстве своём защитники Ленинграда. Этим путём они попадали на обороняемый «пяточок». По нему же отправляли обратно и многочисленных раненых в боях солдат.



Между Ораниенбаумом и Кронштадтом



Стихотворения о блокаде Ленинграда

Глубокие переживания ленинградцев о военном времени и блокаде родного города нашли свой выход в искусстве. Стихи, посвящённые Дороге жизни, картины, фотографии, литературные очерки – всё, что могло помочь выразить чувства, было использовано. Ольга Берггольц, Эдуард Асадов, Вера Ибнер, Борис Богданов, Всеволод Рождественский, Владимир Лифшиц – это наиболее известные поэты, воспевшие в своих произведениях блокадные дни. И даже сегодня, спустя семь десятилетий, эта тема продолжает вдохновлять поэтов и слова памяти, боли и благодарности стройно складываются в рифмованные строки. Вот отрывок из современного стихотворения:



**“ Дорога Жизни, Ладога родная,
О, скольких ты тогда смогла спасти!
Для наших дедов, бабушек, я знаю,
Священной места в мире не найти!
Я пред тобой стою, склонив колени,
Стою и вдаль задумчиво смотрю,
От всех послевоенных поколений,
Как Бога, я тебя благодарю.
И знаю: до сих пор ночами снится
Всем, выжившим в блокадном том
аду,
Поток машин, бессонной вереницей,
Везущий хлеб по ладожскому льду...”**

Вечная память героям!

