

«Дорога жизни»



Дорога жизни через Ладожское озеро - знаменитая транспортная магистраль, которая во время Великой Отечественной войны оказалась единственной связующей нитью с осажденным Ленинградом. Автодорога, проложенная по льду, часто называется Ледовой дорогой жизни. Летом - по воде, а зимой - по льду. Единственным связующим звеном

между Ленинградом и остальной страной она оставалась с сентября 1941 по март 1943 года (101 день). Она начиналась на финляндском вокзале и по суше следовала к берегу Ладоги, а потом непосредственно по замерзшему озеру. При этом основной маршрут Дороги жизни проходил всего за 25 километров от вражеских позиций на берегу, откуда осуществлялся обстрел движущихся обозов.



Сами ленинградцы в первые месяцы зимы «дорогу жизни» называли «дорогой смерти». Ладожское озеро простреливалось немцами, дорогу заносило снегом. Машины уходили под лед, оставляя выживших умирать.



Описывается случай, когда мать сошла с ума, увидев, как ее дети, находившиеся в соседней машине, оказались в холодной воде. Полупанк объехала по льду и поехала дальше, оставляя пассажиров корчиться от холода в озере.

Но тем не менее - это был единственный путь, позволивший осажденному Ленинграду выжить и даже помогать фронту, куда поступали производившиеся в блокадном городе вооружения. Летом - водный, а зимой - ледовый путь, соединял Ленинград с "большой землёй" по Ладожскому озеру.

Дорога начала действовать в те дни, когда нормы продовольствия в городе были снижены до трагических **250 г** хлеба в сутки для рабочих и **125 г** для всех остальных. В Ленинграде начался голод. Люди умирали от него тысячами. Солдаты на передовой получали по **500 г** хлеба. Но даже для

сохранения этих норм требовалось ежедневно не менее тысячи тонн продовольствия.

Чтобы обеспечить три миллиона жителей Ленинграда и его пригорода продовольствием и всем необходимым, потребовался этот путь, который оборудовали на побережье Ладоги, остававшемся под контролем советских войск. Альтернативой были авиационные перевозки, но они не могли доставить весь необходимый груз.



12 сентября 1941 года в осажденный Ленинград прибыл первый конвой судов, доставивший 800 тонн зерна и 60 тонн боеприпасов. За короткую, но очень трудную осеннюю навигацию 1941 года пока Ладога не замёрзла на западный берег озера

было доставлены около десятки тысяч тонн различных грузов, а из города эвакуировали 33,5 тысячи мирных жителей и раненых.

Перевозки происходили в условиях непрерывных налетов немецкой авиации. 20 ноября на лёд Ладожского озера спустился первый конно-санный обоз. Он привез в город 63 тонны муки. Чуть позже по ледовой дороге пошли грузовики.



22 ноября колонна из 60 автомобилей со стороны осажденного Ленинграда впервые пересекла по льду Ладожское озеро. На следующий день они вернулись в город с продовольствием. Ледовый покров был настолько хрупким, что двухтонный грузовик вез лишь 2-3 мешка продовольствия. Тем не менее, тем рейсом удалось перевезти 33 тонны продовольствия.

Эта дорога получила название **Военно-автомобильная дорога №101**, но жители осажденного Ленинграда тогда и дали ей другое название — "Дорога жизни". Это была трасса общей протяженностью свыше 30 километров.



Ввиду интенсивного движения по еще недостаточно окрепшему льду несколько раз дорогу приходилось переносить на новое место. За первый месяц дорога переводилась четыре раза, а отдельные ее участки — еще

чаще. Кроме того, трасса находилась под постоянным обстрелом и бомбежкой немецкой артиллерии и авиации, а суровый нрав Ладоги вносил дополнительные коррективы в работу. С конца ноября начались необычайно сильные морозы. Дул свирепый северный ветер, метель заметала дорогу. В этих условиях водители часто теряли ориентировку. В результате, только 29 ноября 1941 года было потеряно 52 автомашины (к 1 февраля 1942 года на льду Ладожского озера затонуло 327 автомашин).

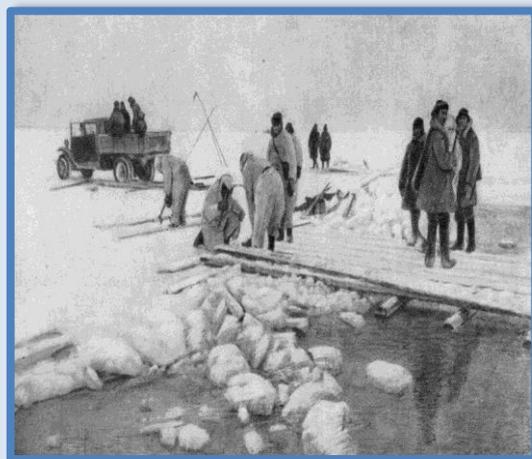


Однако, не обращая внимания на тяжелую погодную обстановку, обстрелы и переутомление, водители старались за сутки совершить две поездки. Речь шла о жизни и смерти сотен тысяч людей. Лозунг тех дней

гласил — **"Каждые два рейса обеспечивают 10500 ленинградских жителей. Борись за два рейса"**. Некоторые шоферы успевали сделать даже три рейса.

В отдельные периоды на "Дороге жизни" работало до четырех тысяч автомобилей. Чтобы успеть выпрыгнуть, если машина начнет тонуть, шоферы при езде на трассе часто не закрывали двери.

На дороге работали несколько тысяч, а по некоторым данным, десятки тысяч человек. Кроме водителей и механиков, это и те, кто прокладывал путь и занимался разведкой льда, и регулировщики, которые отправляли колонны наиболее безопасными маршрутами. Каждый день все эти люди подвергали опасности свои жизни.



Дорога представляла собой сложнейшее инженерное сооружение. Ее строители изготавливали дорожные знаки, строили базы, склады, обогревательные и медицинские пункты, мастерские, телефонные

и телеграфные станции, пункты питания и технической помощи, приспособляли разнообразные средства маскировки.

Охрана и оборона "Дороги жизни" осуществлялась стрелковыми частями, расположенными по берегам озера и вдоль трассы, бригадами морской пехоты, а также авиационными и зенитными частями.



От налетов немецкой авиации Ладожскую ледовую трассу защищали малокалиберные зенитные батареи (установить больший калибр не позволял вес орудий, которые после выстрела проваливались под лед). Они вместе с зенитными пулеметами в шахматном порядке были расставлены по обе стороны дороги.

Наземную охрану осуществлял специально сформированный стрелковый полк, бойцы которого располагались на льду Ладожского озера, в 8-12 километрах от берега, занятого противником. Были созданы две оборонительные полосы с дотами и снежно-ледяными окопами. Перед передним краем были установлены сотни фугасов натяжного действия и несколько тысяч противопехотных мин.



В первую и самую страшную блокадную зиму ледовая дорога функционировала 152 дня, до 24 апреля 1942 года, когда колеса грузовиков стали проваливаться под талый лед. За это время было перевезено более 360 тонн различных грузов, переправлены с полным вооружением шесть стрелковых дивизий и танковая бригада. Одновременно из Ленинграда были

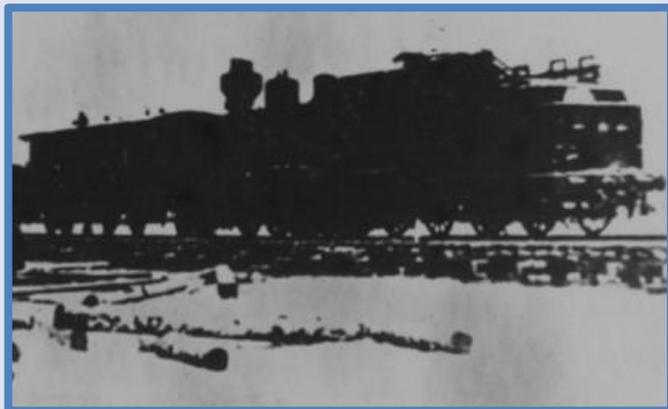
эвакуированы около 540 тысяч человек, около 3700 вагонов промышленного оборудования и другого имущества.

Зимой 1942-1943 гг. одновременно с двух берегов Ладоги началось строительство 35-километровой «свайно-ледовой железнодорожной переправы». Строители (в основном женщины!) пробивали во льду полыньи и забивали в дно сваи. Сверху укладывали настил, на который монтировали железнодорожное полотно. К середине января 1943 г. было построено чуть меньше половины



дороги. По рельсам уже ходили первые поезда, но 18 января 1943 г. блокаду сняли.

Блокадный Ленинград, несмотря на своё бедственное положение, продолжал снабжать фронт вооружением. Снаряды, мины, винтовки, автоматы и многое другое. На Кировском заводе изготавливались танки, которые переправлялись по





льду Ладоги самостоятельно. За первые полгода блокады город построил около 700 броневых машин.

Общее количество грузов, перевезенных в Ленинград по "Дороги жизни" за весь период ее действия, составило **свыше 206 тысяч тонн** (а это мука, крупа, мясо, рыба, овощи, сахар); за это же время из города было эвакуировано около **1376 тысяч**

человек. Для подачи в Ленинград нефтепродуктов по дну озера был проложен Ладожский трубопровод.

Никто не знает, сколько людей погибло на "Дороге жизни" — от обстрелов или на тонком льду. Машины — легендарные "полуторки" ГАЗ — доставали со дна озера еще несколько десятилетий после окончания войны. Считается, что их затонуло около тысячи.

Тем не менее, очевидно, что создание «Дороги жизни» в ноябре 1941 года являлось одним из ключевых факторов, который хоть минимально, но позволил обеспечить продовольствием жителей города и бойцов

обороны Ленинграда, а это в свою очередь прямым образом повлияло на общий исход Ленинградской битвы.

В память о тех страшных и героических событиях на берегу Ладожского озера в Ленинградской области в поселке Осиновец находится музей "Дорога жизни".

На западном берегу Ладожского озера сооружен монумент "Разорванное кольцо". Две белые полуарки словно повторили свод высокого неба. За ними - озерная даль. На бетоне - след протектора. Кажется, только что последняя машина ушла на тот берег. Авторы памятника дополнили композицию железобетонными шарами, имитирующими прожекторные установки, и 85-миллиметровым зенитным орудием. Напоминая о годах Великой Отечественной войны, оно несет теперь вахту славы.

Тем не менее, очевидно, что создание «Дороги жизни» в ноябре 1941 года являлось одним из ключевых факторов, который хоть минимально, но позволил обеспечить продовольствием жителей города и бойцов

обороны Ленинграда, а это в свою очередь прямым образом повлияло на общий исход Ленинградской битвы.

В память о тех страшных и героических событиях на берегу Ладожского озера в Ленинградской области в поселке Осиновец находится музей "Дорога жизни".

На западном берегу Ладожского озера сооружен монумент "Разорванное кольцо". Две белые полуарки словно повторили свод высокого неба. За ними - озерная даль. На бетоне - след протектора. Кажется, только что последняя машина ушла на тот берег. Авторы памятника дополнили композицию железобетонными шарами, имитирующими прожекторные установки, и 85-миллиметровым зенитным орудием. Напоминая о годах Великой Отечественной войны, оно несет теперь вахту славы.

На западном берегу Ладожского озера сооружен монумент "Разорванное кольцо". Две белые полуарки словно повторили свод высокого неба. За ними - озерная даль. На бетоне - след протектора. Кажется, только что последняя машина ушла на тот берег. Авторы памятника дополнили композицию железобетонными шарами, имитирующими прожекторные установки, и 85-миллиметровым зенитным орудием. Напоминая о годах Великой Отечественной войны, оно несет теперь вахту славы.

На западном берегу Ладожского озера сооружен монумент "Разорванное кольцо". Две белые полуарки словно повторили свод высокого неба. За ними - озерная даль. На бетоне - след протектора. Кажется, только что последняя машина ушла на тот берег. Авторы памятника дополнили композицию железобетонными шарами, имитирующими прожекторные установки, и 85-миллиметровым зенитным орудием. Напоминая о годах Великой Отечественной войны, оно несет теперь вахту славы.

