

Дорога жизни

Молчанова Олеся 7а

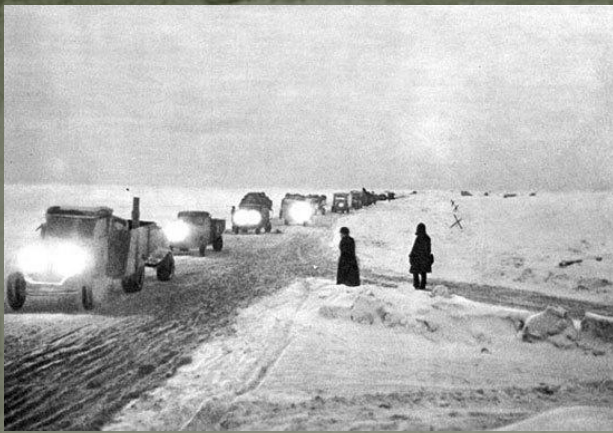
Школа 345

2010 год





а ГКО принял свое первое постановление № 604 «О транспортировке грузов для Ленинграда», в котором были намечены конкретные меры по организации водных перевозок по Ладожскому озеру. На западном берегу озера началось сооружение порта Осиновец, в 55 км от Ленинграда, недалеко от станции Ладожское озеро,- конечной станции Ириновской железной дороги.



С 12 сентября по 15 ноября, когда навигация официально закончилась, по Ладоге удалось доставить 24 097 т зерна, муки и крупы, более 1130 т мяса и молочных продуктов и др. грузов. Каждый рейс по озеру был подвигом. Количество продовольствия, привезенное по Ладоге, составляло 20-дневную потребность города.



Водные перевозки осенью 1941 года были первым этапом борьбы за ладожскую коммуникацию, которая велась в течение всего периода блокады Ленинграда. К ноябрю 1941 года город уже третий месяц находился в блокаде. Имевшиеся запасы продовольствия почти совершенно иссякли. Тяжесть положения усугублялась тем, что водные перевозки были прерваны рано начавшимся ледоставом (хотя отдельные суда пробивались вплоть до 7 декабря 1941 года). С наступлением ледостава перевозки водным путем прекратились. Началась подготовка к строительству зимней дороги по льду Ладожского озера.



22 ноября 1941 года была открыта сезонная грузовая автомобильная дорога из Архангельска в Мурманск на грузовых автомашин ГАЗ-АА. Ледовая дорога, которая стала именоваться Военно-автомобильной дорогой № 101 (ВАД-101), начала действовать 26 ноября 1941 года. Всю дорогу из-за усталости льда пришлось переносить на новую трассу. А за первый месяц работы дорога переводилась на новые трассы четыре раза, а отдельные ее участки еще чаще

Трасса была проложена, обозначена вехами. Ледовая дорога была хорошо организованной автомагистралью, обеспечивавшей водителям уверенную езду на большой скорости. Трассу обслуживало 350 регулировщиков, в задачу которых входило рассредоточение машин, указание направления движения, наблюдение за сохранностью льда и другие обязанности.





Дорога стала сложнейшим инженерным сооружением. Ее строители изготавливали дорожные знаки, вехи, переносные щиты, мостики, строили базы, склады, обогревательные и медицинские пункты, пункты питания и технической помощи, мастерские, телефонные и телеграфные станции, приспособляли разнообразные средства маскировки.



Эта работа требовала самоотверженности и мужества, так как ее приходилось вести при любых условиях — лютых морозах, ледящих ветрах, пурге, артобстрелах и налетах вражеской авиации. Кроме этого, выставлялись маячные фонари с синими стеклами — вначале на каждые 450—500 м, а затем на 150— 200 м

24 ноября 1941 года Военный совет Ленинградского фронта принял постановление № 00419 «О строительстве Военно-автомобильной дороги № 102 (ВАД-102)» Таким образом, теперь доставка грузов для Ленинграда стала производиться по двум дорогам





кольцевых трасс, каждая из которых имела два основных направления движения – для грузового движения (в город) и для порожняка или эвакуации (из города). Первая трасса для перевозок грузов в город проходила по маршруту Жихарева - Желанное - Троицкое - Лаврово - ст. Ладожское озеро, протяженность направления составляла 44 км; для порожняка и эвакуации из города - ст. Ладожское озеро или Борисова Грива - Вагановский спуск - Лаврово - Городище - Жихарева протяженностью 43 км. Общая протяженность рейса по первой кольцевой трассе составляла 83 км.



Вторая трасса д...ходила по маршруту Войбокало - Кобона - Вагановский спуск - ст. Ладожское озеро или Борисова Грива (58 км) и для порожняка или эвакуации - ст. Ладожское озеро или Борисова Грива - Вагановский спуск - Лаврово - Бабаново - Войбокало (53 км). Общая протяженность второй кольцевой трассы составляла 111 км. Прежняя трасса Тихвин - Новая Ладога перестала функционировать, но поддерживалась в рабочем состоянии.



"Дорога жизни" - это не только трасса по льду озера, это путь, который надо было преодолеть от ж/д станции на западном берегу озера до ж/д станции на восточном берегу и обратно. Дорога работала до последней возможности. В середине апреля температура воздуха стала подниматься до 12 - 15°C и ледовый покров озера стал быстро разрушаться. На поверхности льда накапливалось большое количество воды.



Несмотря на морозы и метели, на огонь вражеской артиллерии и удары с воздуха, занятие противником 8 ноября Тихвина, движение грузового автотранспорта не прекращалось практически ни на один день. В ноябре-декабре по трассе было доставлено 16 449 т грузов.



В течение целой недели - с 15 по 21 апреля - машины шли по сплошной воде, местами глубиной до 45 см. В последних рейсах машины не доходили до берега и грузы переносили на руках. Дальнейшее движение по льду стало опасным, и 21 апреля Ладожская ледовая трасса была официально закрыта, но фактически она функционировала до 24 апреля, так как некоторые водители, несмотря на приказ о закрытии трассы, продолжали рейсы по Ладоге.



Когда озеро начало вскрываться и движение машин по трассе прекратилось, работники трассы перенесли с восточного на западный берег 65 т продовольственных продуктов. Всего за зиму 1941/42 года по ледовой трассе было доставлено Ленинграду 361 109 тонн различных грузов, в том числе 262 419 тонн продовольствия.