

ДОРОГА ЖИЗНИ.
ДОРОГА СМЕРТИ.

Есть разные дороги - магистральные, городские, деревенские, разбитые и ухоженные, есть даже гоночные и кольцевые, но была и есть одна дорога, цена которой - жизнь ленинградцев, и не вспомнить о ней нельзя.

Дорога жизни.

Дорога жизни— во время Великой Отечественной войны единственная транспортная магистраль через Ладожское озеро. Связывала с 12 сентября 1941 по март 1943 года блокадный Ленинград со страной.



8 сентября 1941 года гитлеровцы захватили у истока Невы город Шлиссельбург, окружив Ленинград с суши. Началась 871-дневная блокада Ленинграда.



В условиях блокады единственной возможной транспортной коммуникацией, связывающей Ленинград с тылом, если не считать воздушный путь, была Ладога.

30 августа 1941 года ГКО (Государственный Комитет Обороны) принял решение о доставке грузов в Ленинград через Ладожское озеро.

Перевозки возлагались на Ладожскую военную флотилию и Северо-Западное речное пароходство.

12 сентября 1941 года с восточного берега Ладожского озера пришли две баржи, доставив 626 тонн зерна и 116 тонн муки. Так начала действовать блокадная "артерия" Ленинграда, которую народ назвал **Дорогой жизни**.

Дорога состояла из двух кольцевых трасс, каждая из которых имела два отдельных направления движения - для грузового движения (в город) и для порожняка или эвакуации (из города).

Дорога жизни включала сухопутный участок по железной дороге от Финляндского вокзала с выходом к берегу Ладожского озера, где были построены пирсы. Далее Дорога жизни проходила по льду Ладожского озера на расстоянии 20–25 км от занятого противником берега. Работа водителей на этой дороге была исключительно опасной: дорога находилась под постоянным обстрелом и бомбёжкой немецкой артиллерией и авиацией. Тем не менее, каждый день по дороге перевозилось в обе стороны примерно 6 000 тонн грузов.



Из Ленинграда водным путем было эвакуировано 33 479 человек. Каждый рейс по озеру был подвигом. Осенние штормы на Ладоге делали невозможным судоходство. Серьезную опасность для движения судов представляла вражеская авиация, часто налетавшая на транспортные суда и пристани. И только благодаря мастерству и мужеству команд суда совершали плавания в течение всей навигации. Количество продовольствия, привезенное по Ладоге, составляло 20-дневную потребность города.



С наступлением ледостава перевозки водным путем прекратились. Началась подготовка к строительству зимней дороги по льду Ладожского озера.

Родилась, ставшая знаменитой, ледовая трасса, которую именовали Военно-автомобильной дорогой № 101.



- Ледовая дорога работала до последней возможности. В середине апреля температура воздуха стала подниматься до 12 - 15° и ледовый покров озера стал быстро разрушаться. На поверхности льда накапливалось большое количество воды. 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



ИЗ ВОСПОМИНАНИЙ

- «В декабре (если не ошибаюсь) появились какие-то возможности эвакуации на машинах через Ладожское озеро. Эту ледовую дорогу называли Дорогой Смерти (а вовсе не „Дорогой Жизни“, как сусально назвали ее наши писатели впоследствии). Немцы ее обстреливали, дорогу заносило ветром, машины часто проваливались в полыньи. Рассказывали, как одна мать сошла с ума: она ехала во второй машине, а впервой ехали ее дети, и эта первая машина на ее глазах провалилась под лед. Её машина быстро объехала полынью, где дети корчились под водой, и помчалась дальше, не останавливаясь. Сколько людей умерло от истощения, было убито, провалилось под лед, замерзло или пропало без вести на этой дороге! один Бог ведает!»

Воспоминания семьи Д.Лихачева — «Как мы выжили».

РАЗОРВАННОЕ КОЛЬЦО



Здесь машины сходили на лед Ладожского озера. По льду была проложена трасса. Вдоль нее располагались ремонтные мастерские, на каждом километре стояли регулировщики, через каждые 5 км были расположены пункты забора воды. Зенитная артиллерия и истребители защищали небо над магистралью, дорожники перекрывали трещины во льду и воронки от вражеских бомб деревянными мостами. Дорога жила своей жизнью и давала жизнь стоящему за ее спиной огромному городу.

"Потомок знай! В суровые года
Верны народу, долгу и Отчизне,
Через торосы Ладожского льда
Отсюда мы вели Дорогу жизни.
Чтоб жизнь не умирала никогда."

Осиновецкий маяк



В этом месте на побережье Ладожского озера суда никогда не приставали – это считалось невозможным. Но для спасения города возможным становилось все – и сюда подходили груженные зерном баржи. Плавание это было особо опасным – не только немецкие самолеты и артиллерия, свирепствовала сама стихия: только в одну ночь с 16 на 17 сентября, на разбитых штормом баржах, погибло свыше 1000 человек. Тонули корабли, гибли люди, но перевозки не прекращались.

ЛАДОЖСКАЯ ФЛОТИЛИЯ



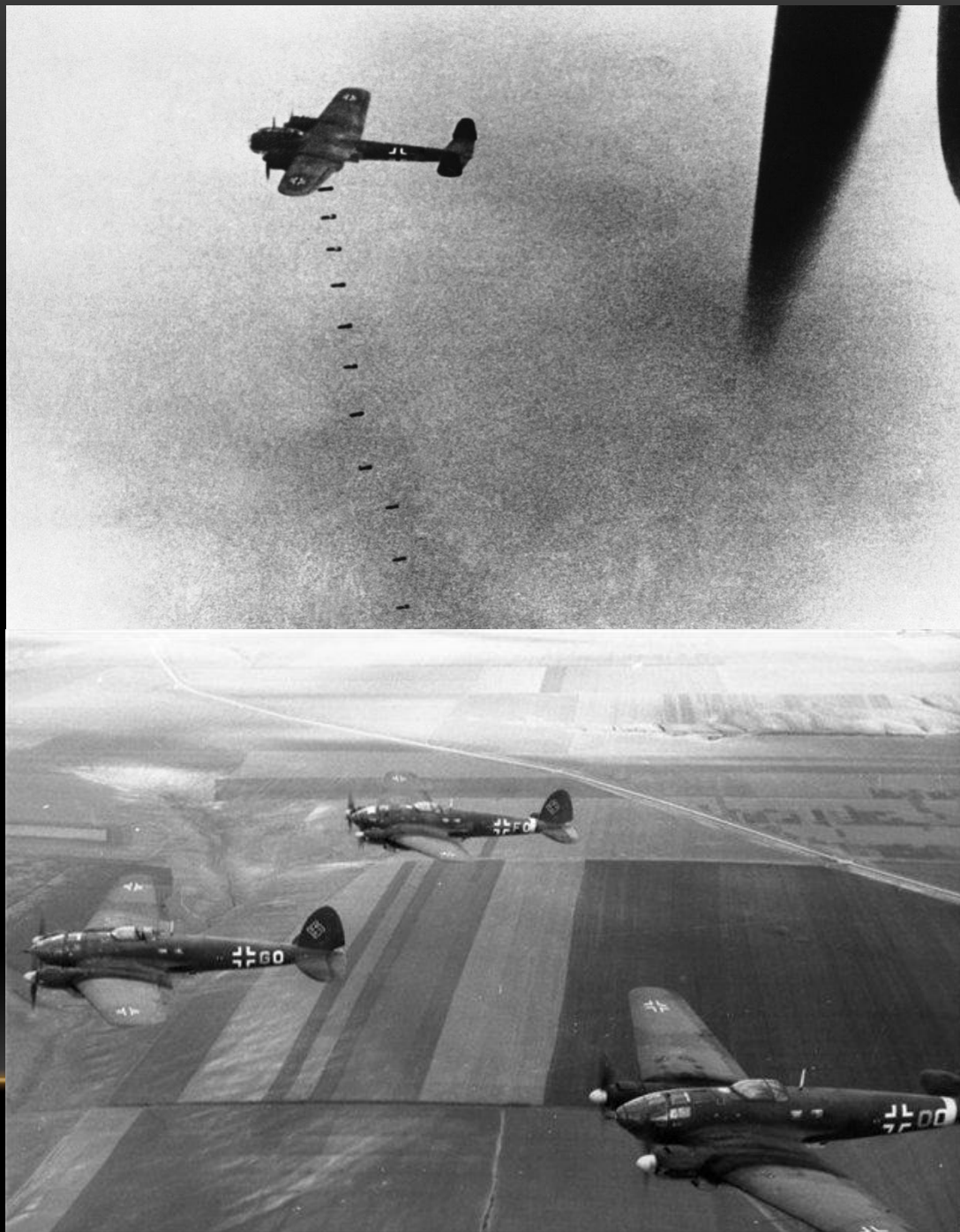
Этими паровозами к берегу Ладоги подвозили эвакуируемых жителей осажденного города, обратно везли драгоценные грузы – еду и боеприпасы.

Несмотря на то, что казалось, была проведена огромная теоретическая подготовка перед созданием ледовой переправы, да и плюс к тому же зима 1941-1942 была очень суровой и снежной, Ладожское озеро преподнесло неприятный сюрприз.

Очень часто случалось, что колонна груженых до отказа грузовиков без проблем преодолевала маршрут, а следующая за ними легкая машина проваливалась под лед. Причем проваливалась моментально, не оставляя никаких шансов находящимся внутри людям. Это происходило из-за малоизученного на тот момент явления резонанса, а точнее изгибно-гравитационной волны, чтобы избежать которую, всем автомобилям было предписано следовать со строго определенной скоростью. После нескольких таких случаев переправа получила свое второе более жуткое название – **«Дорога смерти»**.



Не забывали о «Дороге смерти» и немцы, регулярно совершая налеты авиации и артиллерийские удары по озеру, благо их позиции находились буквально в нескольких километрах от переправы. Поэтому многие шоферы полуторок при движении в ночное время ехали, не включая фары, чтобы хоть как-то обезопаситься от ударов авиации, можно сказать, что ехали они практически вслепую.



Шоферы, работавшие на «Дороге смерти»мдостойны отдельной истории. Они проводили при жутком холоде (большинство даже ездили с открытыми дверьми, чтобы можно было успеть выпрыгнуть в случае провала под лед) по 12 часов за рулем, совершая за день по 5-7 рейсов через все Ладожское озеро, но при этом получали такой, же скудный паек, как и простые блокадники. Однако никто из них не жаловался, так как все понимали, насколько важен их труд для блокадников и солдат, оборонявших Ленинград.

ПАМЯТНИКИ.

- Всего на Дороге жизни установлено 7 монументов, 46 памятных столбов вдоль шоссе и 56 столбов вдоль железной дороги. Все эти сооружения входят в Зелёный пояс Славы.



