

Дорога жизни – Ладожское озеро

Ковалёва Полина

7а класс 345 школа

2010 год

В качестве последней надежды на снабжение осаждённого города осталась Ладога. Ладожское озеро имеет тяжёлый нрав, и с момента основания Санкт-Петербурга строились обходные водные пути для обхода озера при перевозке. На берегах Ладоги не было ни пристаней, ни пирсов. Но уже в сентябре началась первая навигация по Ладожскому озеру.



*30 августа 1941г.
Государственный Комитет
Обороны решил
организовать через
Ладожское озеро доставку
продовольствия и
боеприпасов в Ленинград, а
из осажденного города -
эвакуацию женщин, детей,
стариков и раненых.
Осуществлять перевозки
должны были суда Северо-
Западного речного
пароходства и корабли
Ладожской военной
флотилии (штаб флотилии
находился в городе Новой
Ладоге, в доме № 30 по улице
Карла Маркса)*



30 августа 1941 года ГКО принял свое первое постановление № 604 «О транспортировке грузов для Ленинграда», в котором были намечены конкретные меры по организации водных перевозок по Ладожскому озеру. 12 сентября 1941 года к причалам мыса Осинец 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.





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.

*22 ноября на лед
вышла первая
автоколонна 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.*



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.



*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.*



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). 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.





"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°С 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.

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.



Человеку трудно привыкнуть к бомбежкам и к жизни в постоянном страхе, но оказывается, что также трудно отвыкнуть от постоянно нависающей угрозы. Жители Ленинграда за время блокады стали чувствовать между собой некую связь и стали друг другу, как братья и сестры.





Памятник "Цветок жизни" сооружен Ленинградским Пионерстроем совместно со строителями Главленинградстроя на 3 км легендарной дороги Жизни. На искусственном холме бетонный цветок высотой 15 м, вокруг 2 ряда бетонных наклонных плит. В 1984г. посажена Аллея дружбы, соединяющая мемориал с Траурным курганом, на котором установлены 8 бетонных плит с текстом Дневника Тани Савичевой...