

# Героические моменты Дороги Жизни

80 лет с начала открытия Дороги Жизни посвящается...



Презентация подготовлена

Социальным педагогом

Любимовым Петром Владимировичем

МОУ «Осельковская ООШ»

По итогам экскурсии по памятникам и  
монументам Дороги жизни



Дорога жизни блокадного Ленинграда — это единственная транспортная магистраль через Ладожское озеро во время Великой Отечественной войны 1941-1945 годов. Она связывала блокадный Ленинград со страной. Давала возможность перевозить продукты и другие жизненно-важные вещи. В период навигации — на кораблях по воде, а в зимнее время — на автомобилях и гужевом транспорте по льду. Дорога давала жизнь с сентября 1941 по март 1943 года.



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, люди начали умирать от голода тысячами. Солдаты на передовой получали по 500 г хлеба. Но даже для сохранения этих норм требовалось ежедневно не менее тысячи тонн продовольствия.

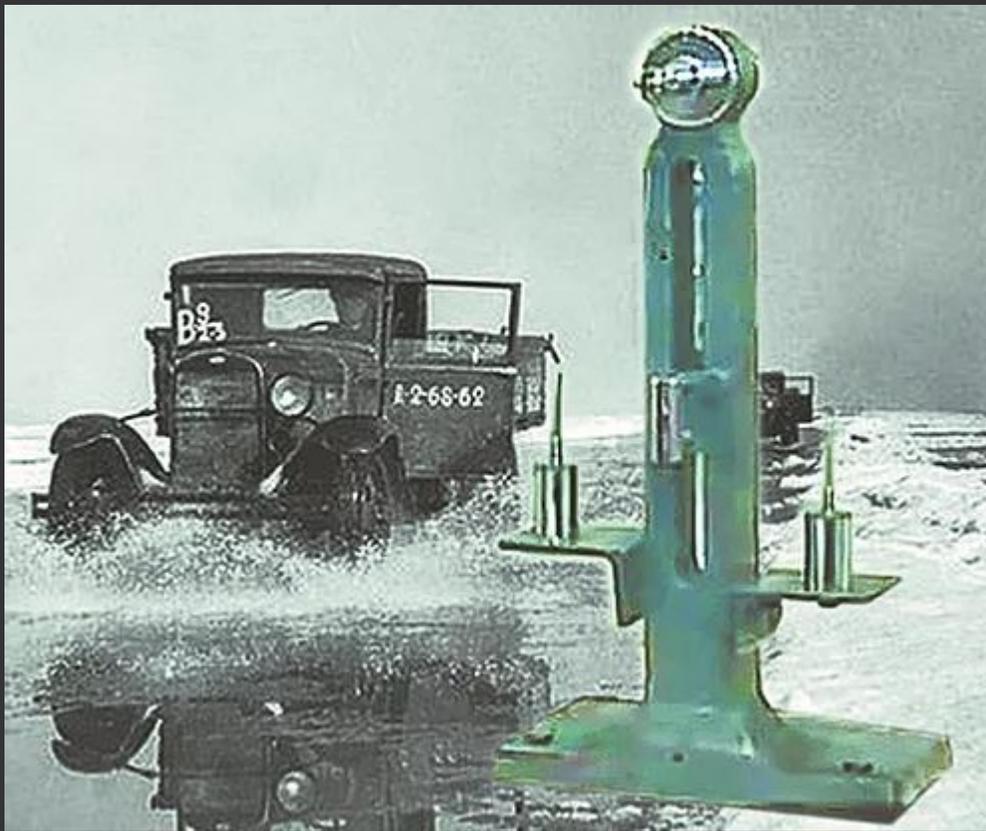
Для спасения города и помощи фронту нужно было сделать невероятное: создать с нуля инфраструктуру, которая должна была бесперебойно действовать целую зиму, решая множество задач.



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.



20 ноября по ледовой Дороге Жизни с Вагановского спуска у деревни Коккореве отправился первый конный обоз из 350 саней, возглавленный старшим лейтенантом М. С. Муровым. По прибытии в Кобону на сани было погружено 63 тонны муки. Утром 21 ноября обоз прибыл на мыс Осиновец. 22 ноября в Кобону за продовольствием отправилась первая колонна из 60 автомашин ГАЗ- АА (более известные как «полуторки») под командованием капитана В. А. Порчунова



Правила движения по Дороге жизни разрабатывали не в Госавтоинспекции, а в Ленинградском физтехе (Физико-технический институт, ФТИ АН СССР). Возможности ладожского льда как дорожного покрытия исследовала группа ученых Физтеха во главе с Петром Кобеко. Физики определили, как деформировался ледовый покров на озере под влиянием статических нагрузок разной величины, какие колебания происходили в нем под влиянием ветра и изменений стонно-нагонных уровней воды, рассчитали износ льда на трассах и условия его пролома.

Для автоматической записи колебаний льда ученый Физтеха Наум Рейнов изобрел специальный прибор — прогибограф. С его помощью удалось определить причину, по которой в первые недели работы Дороги жизни ушли под лед около сотни грузовиков: проблема была в резонансе, который возникал при совпадении скорости автомобиля со скоростью ладожской волны подо льдом.



Во время движения по дороге водители часто не закрывали двери, чтобы успеть выпрыгнуть, если машина начнёт тонуть. А эвакуируемые жители предпочитали находиться на крышах автобусов, чтобы спастись, если машина провалится под лёд.



Фотографии едущих по льду Ладоги грузовиков и регулирующих движение людей с флажками знакомы многим. Казалось бы — зачем там регулировщики? С конца ноября начались необычайно сильные морозы, они достигали  $-51$  градуса по Цельсию. Дул свирепый северный ветер, метель заметала дорогу. В этих условиях водители часто теряли ориентировку. А немцы дорогу постоянно бомбили. Воронки после попадания бомб быстро затягивало тонким льдом и засыпало снегом, водителям они были не видны, и машины постоянно проваливались под лёд. Только за первую зимнюю неделю было потеряно 150 автомобилей с грузами. И именно для указания мест воронок нужны были регулировщики. Ежедневно на льду озера дежурило до 1000 человек. Водители часто ездили без дверей и без кабин — это помогало уменьшить массу знаменитых «полоторок».



За время блокады на ледовой дороге было задействовано четыре тысячи автомобилей. Каждая четвертая, а это тысяча машин, «не вернулись из рейса» — провалились под лед или были расстреляны немецкими самолетами. Несколько десятилетий после войны их доставали со дна Ладожского озера.

# «БОРИСЬ ЗА ДВА РЕЙСА»

— ЛОЗУНГ ТЕХ ДНЕЙ



КАЖДЫЕ ДВА РЕЙСА В ДЕНЬ  
ОБЕСПЕЧИВАЮТ 10500  
ЛЕНИНГРАДСКИХ ЖИТЕЛЕЙ.



Всего в первую блокадную зиму ледовая дорога работала до 24 апреля, то есть 152 дня. За это время было перевезено 361109 тонн различных грузов, в том числе 262419 тонн продовольствия. Из города было эвакуировано более 550 тысяч ленинградцев и более 35 тысяч раненых. Благодаря этим перевозкам нормы выдачи хлеба были увеличены: на 100 граммов – рабочим и инженерно-техническим работникам, на 75 граммов – служащим, иждивенцам и детям...



Дорога жизни служила не только для того, чтобы доставить в Ленинград продовольствие. Обратным рейсом из города везли продукцию, в том числе военную, которую продолжали производить ленинградские заводы в условиях блокады. По льду переправляли даже танки КВ, которые в 1941 году делали только в Ленинграде. Чтобы их переправить, с танка снимали башню, уменьшая таким образом площадь давления на лед, и танк, следуя своим ходом по льду Ладоги, буксировал за собой свою башню на санях.

Также с ленинградских заводов по Ладоге переправлялись минометы, артиллерийские орудия, в том числе те, которые нужны были в битве за Москву.



Подъём танка КВ-1, провалившегося под лёд Ладоги.





Ледовая трасса находилась всего в 12–15 км от немецких позиций, поэтому постоянно существовала угроза авианалета или обстрела. Снаряды, бомбы оставляли полыньи, которые на таком морозе буквально сразу затягивались льдом, снег их маскировал, и порой обнаружить их было абсолютно невозможно. Провалившиеся машины старались вытаскивать, но не всегда это было возможно. Спасали не только машины, но и груз: муку везли на ленинградские пивоваренные заводы, там высушивали и затем использовали для выпечки хлеба.



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.



Подходы к Дороге жизни со стороны Кобоны защищала 1-я стрелковая дивизия НКВД, до 8 сентября оборонявшая Шлиссельбург, со стороны Осиновца — 20-я дивизия НКВД, которая в октябре 1941 года сражалась на "Невском пяточке". Сюда были подтянуты силы моряков, часть моряков-артиллеристов перевели в сухопутные части для обслуживания артиллерийских и зенитных батарей, которые были установлены вдоль трассы. Огромные силы саперов постоянно минировали подходы со стороны Шлиссельбурга.



Дорогу жизни прикрывала авиация Ленфронта. С декабря 1941-го по март 1942-го летчики совершили более 6000 боевых вылетов.



Дорога жизни продолжила действовать и зимой 1942/43 года, когда она использовалась не только для обеспечения города, но и при подготовке наступления Красной армии для прорыва блокады. Это инфраструктура, которая являлась единственной военно-стратегической линией коммуникации блокадного Ленинграда до момента прокладки в конце января — начале февраля 1943 года так называемой Дороги победы по узкому участку вдоль южного берега Ладоги после прорыва блокады Ленинграда.



ДОРОГА ЖИЗНИ  
филиал Центрального военно-морского музея

Благодарим  
за внимание!