

Презентация на тему:

**Дорога жизни
блокадного Ленинграда**

В плане нападения на Советский Союз Гитлер особое место отвёл захвату и уничтожению Ленинграда. Падение этой исторической столицы и колыбели революции должно было предшествовать полному разгрому Москвы. Ленинград и Москва, несомненно, были важными стратегическими точками и транспортными узлами. Но ещё более важной была их роль в сознании советских граждан. Для Гитлера первостепенным моментом было подорвать моральный дух защитников. Как никто другой он знал насколько важно либо воодушевить, либо деморализовать толпу.

Поэтому группа армий «Север» под командованием Федора фон Бока получила приказ уничтожить Ленинград. Первоначально предполагалось, что город возьмут сходу, по технике блицкрига. Но к тому времени, как войска немецкой армии подошли к намеченной цели, уже стало ясно, что на советской территории молниеносная война не получается.

Военачальники были против прямого штурма укрепленного города. Так была предложена блокада Ленинграда. Вместо того чтобы нести неизбежные при штурме человеческие потери, немцы решили заморить город голодом. Постоянно поливая его при этом щедрым артиллерийским

огнём ■

Вначале были отрезаны автомобильные и железные дороги. А 8 сентября 1941 года, после взятия Шлиссельбурга, началась история блокадного Ленинграда – одна из самых трагических в Великой Отечественной войне. Единственным сообщением с внешним миром для ленинградцев оставалась лишь дорога, начинавшаяся на берегу Ладожского озера. Эта тонкая нить, которую ценой невероятных усилий сумели протянуть защитники Ленинграда, дарила жизнь и надежду.



Когда блокадное кольцо сомкнулось, осталась единственная возможность связи с блокадным Ленинградом – через Ладожское озеро, побережье которого во время Великой Отечественной войны продолжала контролировать советская армия. Это озеро было очень сложным для судоходства. Неожиданные шквальные порывы ветра часто налетали на суда. Поэтому побережье не было оборудовано ни причалами, ни пирсами.

Первые доставленные грузы сбрасывали прямо на дикий берег. Вместе с этим срочно проводили работы по углублению дна и обустройству гавани. На берегу выкапывали землянки и оборудовали склады. Под водой провели телефонные и телеграфные кабели. От берега к ближайшей линии железной дороги проложили узкоколейку. Кроме неблагоприятных погодных условий транспортировку осложняли постоянные налёты немецкой авиации. Использование имеющихся в наличии буксиров и барж при доставке всячески приветствовалось. Однако даже полная загруженность всех судов не могла обеспечить продовольствием окружённый город в полной мере. Кроме того, поставленная задача усложнялась ещё и тем, что поставлять приходилось не только продовольствие. Для ведения войны и обороны города требовалось оружие. Поэтому часть грузов составляли боеприпасы.



Как прокладывали Дорогу жизни

С самого начала было ясно, что судоходный путь – мера временная. Вскоре должны были наступить холода. Поэтому загодя сотрудники Гидрологического института и автодорожный отдел Ленинградского фронта стали проектировать автомобильную дорогу, которая должна была быть проложена прямо по льду замёрзшего Ладожского озера. В документах она именовалась военно-автомобильной дорогой № 101. На каждом пятом километре трассы должны были находиться пункты обогрева. А саму дорогу планировали делать в 10 метров шириной. Но в реальности всё было намного сложнее, чем на бумаге. При том, что проходила Дорога жизни, как её прозвали сами ленинградцы, по местам наименьших глубин, нередко лёд проламывался, забирая не только ценный груз, но и немало человеческих жизней.



Длина через Ладогу составляла приблизительно 30 километров. На этом, сравнительно небольшом, участке в тяжёлых условиях слаженно трудились десятки тысяч человек. Это были водители грузовиков и погонщики конных подвод, механики, которые чинили автомобили, регулировщики, задачей которых было направлять водителей по наиболее безопасным маршрутам. Кроме того, были те, кто непосредственно прокладывал дорогу. А прокладывать её надо было постоянно. Временами из-за того, что дорогу заносило снегом, временами из-за того, что надо было выбрать участки с более крепким слоем льда, а временами из-за того, что дорога была повреждена немецкими авианалётами, которые совершались с завидной регулярностью.

Дорога жизни постоянно ремонтировалась. Водолазы укрепляли её всеми возможными подручными средствами, ныряя под лёд и устанавливая там настилы и опоры. Это была далеко не просто широкая колея, проложенная по льду. Вдоль дороги устанавливали дорожные знаки. По пути следования грузовиков строили медицинские и обогревательные пункты. На протяжении маршрута находились склады и базы. Также оборудовались станции технической помощи, мастерские и пункты питания. По дороге проходила телефонная и телеграфная связь.

О ситуации в городе было хорошо известно водителям машин, доставлявших десятки тонн различных грузов к берегам Ладоги в ленинградскую блокаду и забиравших оттуда эвакуируемых. Они ежеминутно рисковали жизнью, выходя на льды Ладожского озера. И это не просто громкие слова. Только за одни сутки 29 ноября 1941 года под воду ушло 52 автомобиля. И это на отрезке длиной 30 километров! Из которых несколько первых километров можно даже не брать в расчёт – там дорога была сравнительно безопасна.

В пути водителя постоянно подстерегала опасность уйти под лёд. Поэтому никто не закрывал дверцы машины, невзирая на пронизывающий до мозга костей холод. Так оставался шанс успеть выбраться из тонущей машины. Когда ситуация была особенно опасной (грузовики совершали рейсы и по уже тающему льду), водители всю дорогу ехали на подножке машины. Тридцатикилометровый ледовый участок, таким образом, превращался в серьёзное и длительное испытание. Ведь ехать приходилось на малой скорости. А ведь практически каждый водитель в день совершал по два рейса.












Однако опасности этим не исчерпывались. 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 ■

Дорога жизни. Карта

Участки ледовых дорог рассчитывали и прокладывали, опираясь на данные водолазов и учёных из Гидрологического института. На оперативной военной карте Дорога жизни постоянно меняла свои очертания. Часто причиной становилось то, что доставка грузов проходила по участкам, которые, из-за бомбёжек становились аварийно-опасными. Да и погода постоянно вносила свои коррективы. Изменения температуры, подводные течения и другие внешние факторы очень влияли иногда на весь маршрут, а иногда только на отдельный участок трассы. Движение на ледовых трассах корректировали регулировщики. Только за первую зиму ледовая дорога полностью передвигалась 4 раза. А некоторые участки меняли свою конфигурацию 12 раз.

Именно с такими изменениями связано различие данных о протяжённости пути в исторических документах. К тому же, карта военно-автомобильной дороги № 101 включала в себя и сухопутный участок до железнодорожной станции. Некоторые указывали полный километраж, а некоторые – только тот участок, который называли «Дорога жизни» на льду озера Ладога.

-  Линия фронта под Ленинградом к 27.IX.1941 г.
-  Ледовая трасса с 22.XI.1941 г.
-  Угольная трасса
-  Электрический кабель, проложенный по дну Ладожского озера осенью 1942 г.
-  Нефтепровод, проложенный по дну Ладожского озера летом 1942г.
-  Направление движения грузов в Ленинград летом
-  Направление движения грузов в Ленинград зимой
-  Автомобильная дорога, проложенная зимой 1941–1942 гг.
-  Железная дорога, построенная к 10.II.1942 г.
-  Перевозки Ладожской флотилии по большой трассе (с 1941 г.)
-  Перевозки Ладожской флотилии по малой трассе (с 1942 г.)

-  **СТАЛЬНЫЙ ПУТЬ**
Памятники на „Дороге жизни“
-  Зеленый пояс Славы
-  Посадки, произведенные на 1975 г. вдоль „Дороги жизни“
-  Леса



Памятники на Дороге жизни

Для того чтобы сохранить в памяти последующих поколений подвиг защитников Ленинграда, на Дороге жизни установили памятники. Всего установлено 7 монументов:

Цветок жизни;

Катюша;

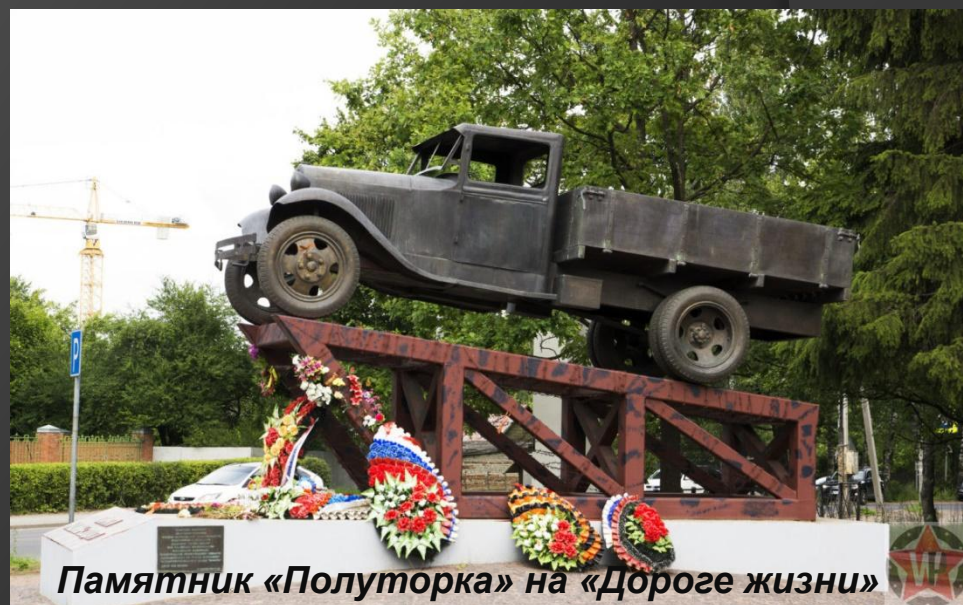
Разорванное кольцо;

Переправа;

Дневник Тани Савичевой;

Полупорка;

Румболовская гора.



Памятник «Полупорка» на «Дороге жизни»

Спасибо за
внимание