

Блокадной памяти страницы

По дороге жизни

Ермоленко
Сергей
6Б класс

Блокадное кольцо

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.



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.

Эвакуация жителей из Ленинграда

В начале сентября 1941 года войска Германии и Финляндии окружили защищающие Ленинград советские войска. Внутри кольца оказались основные силы Ленинградского фронта (8, 23, 42 и 55 армии) и практически все силы Балтийского флота — всего примерно полмиллиона военнотружущих. Помимо войск в кольце блокады оказалось всё гражданское население города — примерно 2,5 миллиона жителей и 340 тысяч человек проживавших в пригородах.

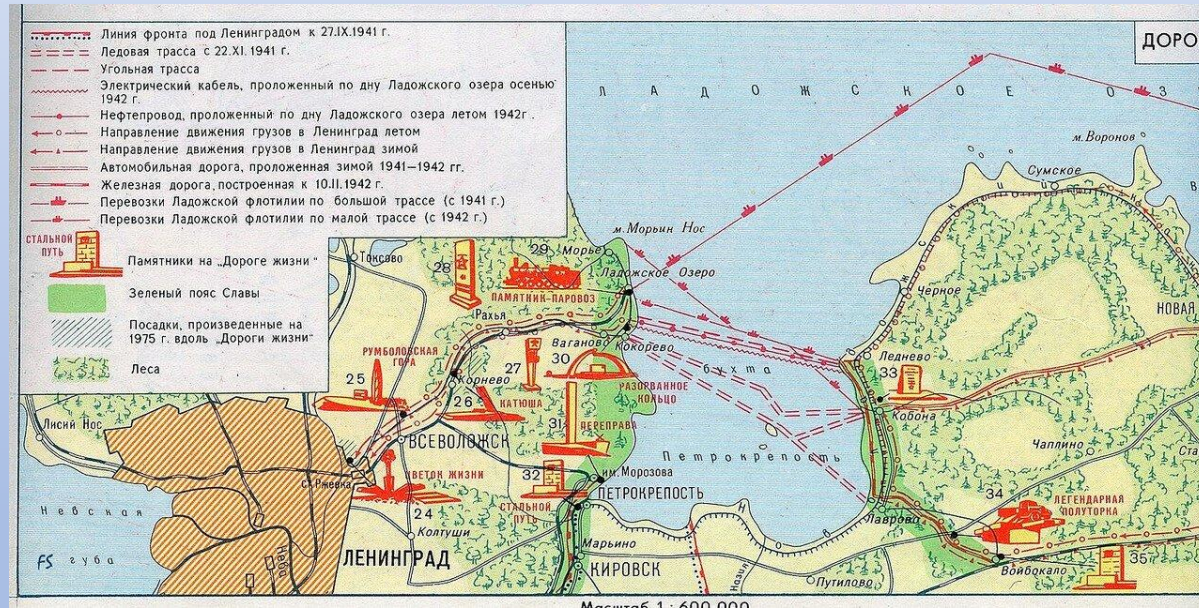


Эвакуация жителей города и оборудования началась задолго до начала блокады: с 29 июня 1941 года началась эвакуация железнодорожным транспортом, а с 4 июля стали поступать распоряжения по эвакуации оборудования различных предприятий речным транспортом. 10 августа совет по эвакуации принял распоряжение о вывозе из города дополнительно, помимо эвакуированных вместе с предприятиями сотрудников и членов их семей, ещё 400 тыс. женщин и детей до 14 лет.

Создание дороги жизни

Необходимость проложить новую дорогу к Ленинграду возникла после того, как замкнулось кольцо блокады вокруг города. Единственной возможностью было использовать для этих целей озеро Ладогу.

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. 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.

Движение по дороге жизни

О катастрофической ситуации в Ленинграде 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!



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.

Легендарная «Полуторка»

ГАЗ-АА («полуторка») — советский грузовой автомобиль Нижегородского (в 1932 году), позже Горьковского автозавода, грузоподъёмностью 1,5 т (1500 кг), известный как полуторка. Образцом послужил американский грузовик Форд модели АА образца 1930 года, но впоследствии перепроектирован по отечественным чертежам.



Поднятый со дна Ладожского озера ГАЗ-АА — «Полуторка». Основной автомобиль на перевозках по «дороге жизни».

Дорога жизни была единственным маршрутом, соединяющим Ленинград с территорией остальной страны с сентября 1941 по март 1943 года. Общее количество грузов, перевезённых в Ленинград по Дороге жизни за весь период её действия, составило свыше 1 млн 615 тыс. тонн. За это же время из города было эвакуировано около 1 млн 376 тыс. человек

Памятники на Дороге жизни

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

Кроме них установили 102 памятных столба вдоль шоссе и железной дороги и памятные стелы. Некоторые из стел входят в комплекс памятников и мемориалов, а некоторые установлены отдельно.

Разорванное кольцо

На западном берегу Ладожского озера, там, где брала начало Дорога жизни, находится ещё один памятник. С суровой лаконичностью он символически иллюстрирует интересные факты о Дороге. Две массивные полуарки, в форме разорванного кольца, высотой в семь метров напоминают о кольце блокады. А сам разрыв мемориала Разорванное кольцо указывает на Дорогу жизни. Под кольцом в сторону спуска к озеру, прямо по каменной кладке, проходит бетонный след от колёс автомобиля. Отсюда в годы блокады начинали свой путь грузовики, доставлявшие ценный груз продовольствия и боеприпасов в осаждённый город.



Памятник «Полуторка» на «Дороге жизни»



Среди мемориальных сооружений на Дороге жизни выделяется памятник «полупорке». Подобного ему больше просто не существует. «Полупоркой» в народе называли автомобиль грузоподъёмностью полторы тонны. Именно на таких грузовиках перевозили людей и грузы по Дороге жизни. В месте дороги, где были самые массивные обстрелы, сегодня возвышается, вылитый из бронзы, грузовик в натуральную величину

1941



1945

