

# *Дорога жизни – Ладожское озеро*

*Ковалёва Полина*

*7а класс 345 школа*

*2010 год*

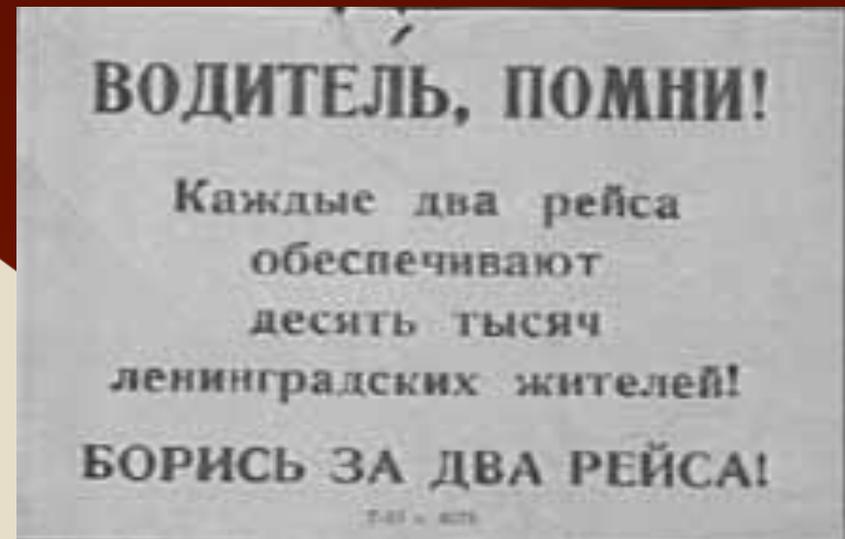
*В качестве последней надежды на снабжение осаждённого города осталась Ладога. Ладожское озеро имеет тяжёлый нрав, и с момента основания Санкт-Петербурга строились обходные водные пути для обхода озера при перевозке. На берегах Ладоги не было ни пристаней, ни пирсов. Но уже в сентябре началась первая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