



## Дорога жизни блокадного Ленинграда

Группа армий «Север» под командованием Федора фон Бока получила приказ уничтожить Ленинград для деморализации советских граждан. 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 началась история блокадного Ленинграда. Единственным сообщением с внешним миром для ленинградцев оставалась лишь дорога, начинавшаяся на берегу Ладожского озера. Это озеро было очень сложным для судоходства. Неожиданные шквальные порывы ветра часто налетали на суда, поэтому побережье не было оборудовано ни причалами, ни пирсами.

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.

## Дорога жизни через Ладожское озеро

С самого начала было ясно, что судоходный путь – мера временная. Вскоре должны были наступить холода. Поэтому 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.

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.

## Ситуация с продовольствием

Продовольствия катастрофически не хватало. На начало осады в городе находилось приблизительно 2,9 миллиона человек. Каких-то сколь-нибудь значительных запасов продуктов в Ленинграде не было. Он функционировал за счёт продукции, поставляемой из ленинградской области.

Имевшиеся небольшие запасы были уничтожены на складах во время первых обстрелов. Система выдачи продуктов по карточкам была введена сразу же. Однако нормы выдачи постоянно урезали. К ноябрю 1941 года ситуация была критической. Нормы выдачи хлеба упали ниже необходимого физиологического минимума. На день выдавали всего 125 грамм хлеба. Для рабочих паёк был чуть больше – 200 грамм.

В хлеб добавляли всё, что могло быть съедобным –пищевую целлюлозу, жмых, обойную пыль, выбойки из мешковины. Было ещё понятие коревой муки. Она образовывалась из промокшей, схватившейся и затвердевшей, словно цемент, корки. По дороге в Ленинград немало машин тонуло вместе с продовольствием. Специальные бригады под покровом темноты разыскивали эти места и, с помощью веревок и крючьев, поднимали со дна мешки с мукой. Какая-то часть в самой середине могла остаться сухой. А остальная мука превращалась в твёрдую корку, которую потом разбивали и добавляли в блокадный хлеб.

## Маршрут в Ленинград

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. Только за одни сутки 29 ноября 1941 года под воду ушло 52 автомобиля.

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.

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.

## **Блокадная зима**

Всего ленинградцам пришлось пережить три блокадных зимы. И хотя именно в это время лучше всего действовала ледовая дорога, и по ней могли доставлять немалое количество тонн грузов, именно зимы блокады были самым тяжёлым временем для ленинградцев. Ведь к острой проблеме недоедания добавлялся холод. Центрального отопления не было, электричества не было.

За первую зиму – с декабря 1941 по февраль 1942 года – в Ленинграде погибло четверть миллиона человек. Но с увеличением норм выдачи хлеба смертность стала меньше. Для того чтобы доставка грузов проходила в осаждённый город более массово и безопасно, уже зимой 1942 года стали строить ледовую железную дорогу, которая должна была проходить прямо по озеру. Однако её строительство не было завершено, так как 18 января 1943 года был совершён прорыв блокады Ленинграда, и надобность в станции Ладожское озеро отпала.

Был и ещё один путь, который называли малой дорогой жизни. Он проходил по поверхности Финского залива. По этой малой трассе передвигались в большинстве своём защитники Ленинграда. Этим путём они попадали на обороняемый «пяточок». По нему же отправляли обратно и многочисленных раненых в боях солдат.

**Когда блокада была прорвана, появилась ещё одна дорога, которую неофициально называли «Дорогой победы». Её построили прямо по болотам и труднопроходимой пересечённой местности для быстрой эвакуации населения и подвоза необходимых продуктов и боеприпасов.**

## **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.

## **Памятник на Дороге жизни: Разорванное кольцо**

**Мемориал «Разорванное кольцо»** сооружен на берегу Ладожского озера, там, где сухопутный участок легендарной Дороги жизни смыкается с водой. В этом месте, у Вагановского спуска, начиналась трасса, проходившая по озерному льду к восточному берегу бухты Петрокрепость.

Памятник без лишних деталей и обилия декора воспекает подвиг мужества и стойкости защитников блокадного города.

Возвышающиеся в небо железобетонные полуарки символизируют разорванное кольцо блокады. Просвет между ними – Дорога жизни, соединившая осажденный Ленинград с Большой землей. На бетонном основании под аркой – следы автомобильных протекторов, ведущие по направлению к озеру.

Возле мемориала установлены белые бетонные шары, символизирующие прожекторы, и настоящее зенитное орудие. Именно такие зенитки защищали автоколонны, движущиеся по льду Ладоги, от вражеских авиа налетов.

У основания памятника на каменной стене выгравированы слова из стихотворения Бронислава Кежуна.

***«Потомок, знай: в суровые года,  
Верны народу, долгу и Отчизне,  
Через торосы ладожского льда  
Отсюда мы вели дорогу Жизни,  
Чтоб жизнь не умирала никогда».***