

ЛЕДОВОЙ ДОРОГЕ ЖИЗНИ ВОСЕМЬДЕСЯТ ЛЕТ

Истории года, постойте, подождите,
Глаза откройте поколениям молодых!
И вечной памятью, забытой наградите
Сердца и души поколений фронтовых!
Сергей Васильев

22 ноября 1941 г. открылось движение по ледовому пути Ладожского озера. Автоколонна в составе 60 автомашин под командованием командира 389-го батальона В. А. Порчунова отправилась с западного берега на восточный и доставила к вечеру следующего дня долгожданное и столь нужное Блокадному Ленинграду продовольствие.

Учёные нашего института принимали непосредственное участие в определении возможности прокладки и эксплуатации легендарной Дороги жизни. Используя фонды старейшей в стране Научно-технической библиотеки института, они детально проанализировали сведения о ледовой обстановке в южной части Ладожского озера за многие годы и сделали вывод: дорогу построить можно. Для координации работы всех подразделений института была создана оборонная комиссия, которую возглавил доктор технических наук Дмитрий Дмитриевич Бизюкин. В оборонную комиссию входили также крупнейшие учёные института: Я. М. Гаккель, В. Н. Евреинов, А. В. Ливеровский, И. Я. Манос, В. П. Петров, А. М. Фролов. Секретарём комиссии был М. А. Карасев.

Оборонная комиссия передала в штаб обороны города и горисполком разработки по созданию на станции Борисова Грива эвакуационного приёмника с устройством на берегу Ладожского озера грузовых причалов, оборудованных погрузо-разгрузочными средствами. Члены комиссии принимали активное участие в выборе конструкций причалов и переправ, способов производства работ при строительстве дороги.

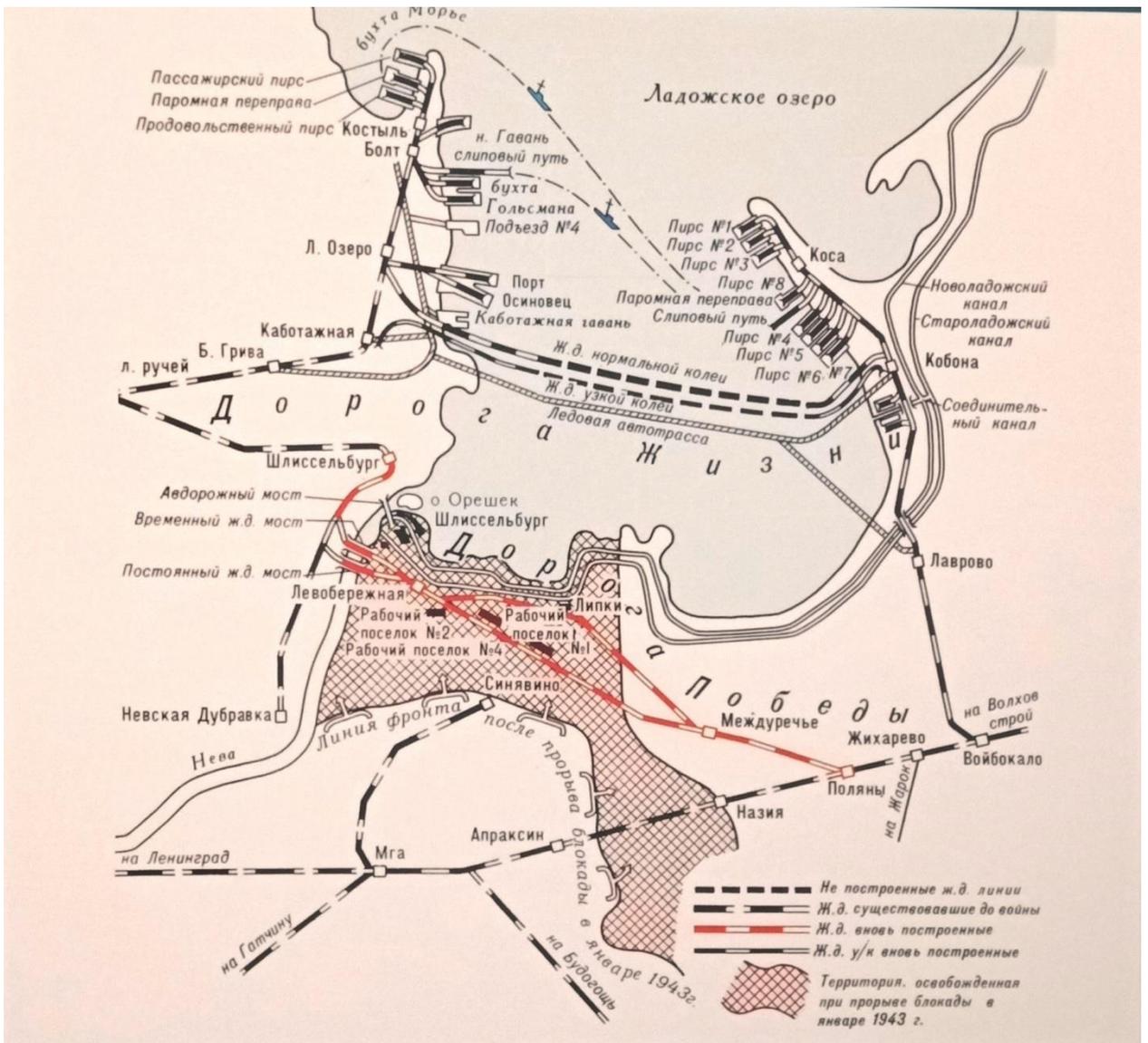
Многие думают, что Дорога жизни это одна трасса, проложенная по льду Ладожского озера. Но это не так. Дорога жизни — это разветвлённая сеть дорог. Первую дорогу, которую проложили в конце ноября 1941 г., переносили несколько раз, так как лёд то таял, то замерзал. Чуть позже появилось несколько дорог. По одним везли продовольствие, по другим людей, по третьим уголь.

Помимо ледовых дорог действовали и две водные трассы. В районе Осиновца находился крупный порт, через него переправляли грузы и людей. Все грузы из Осиновца везли по железной дороге до Финляндского вокзала. Без работы этой ветки то, что было доставлено на берег Ладоги, увезти в город было невозможно. Позже по дну Ладожского озера был проложен трубопровод длиной 35 км (в т. ч. около 27 км под водой) для подачи горючего в Ленинград.

Дорога жизни подвергалась систематическим ударам германских ВВС и обстрелам из тяжёлых орудий, было предпринято несколько попыток перерезать её, высадив десант, или заминировать. Многие машины не вернулись из рейса, провалившись в полынью или попав под бомбёжку.

За весь период действия Дороги жизни перевезено в Ленинград 1 615 тыс. т грузов и около 300 тыс. человек для пополнения войск, эвакуировано около 1 376 тыс. человек.

Дорога жизни дала Ленинграду силы выстоять и победить!



Транспортная ситуация в районе Ладожского озера в период блокады Ленинграда

Зав. сектором Кубынина В. С.