**Экскурсия «Дорога жизни»**

**Задачи:**

1. воспитание патриотических качеств, формирование нравственных убеждений, составляющих основу мировоззрения и жизненной позиции;
2. чувство привязанности к тем местам, где человек родился и вырос;
3. уважительное отношение к языку своего народа;
4. забота об интересах Родины;
5. гордость за свое Отечество, за символы государства, за свой народ;
6. уважительное отношение к историческому прошлому Родины, своего народа, его обычаям и традициям.

**Текст Экскурсии.**

**Вступление.**

   История нашего города насчитывает не одну яркую, полную драматизма страницу, но нет аполога ни в истории города, государства, континента ни по трагичности, ни по величию, чем время Великой Отечественной войны для нашего города. Память о героической обороне Ленинграда поныне жива в сердцах участников, свидетелей тех дней и их потомков. Наш город в 1941 году стал одним из стратегических центров в войне, от прочности обороны которого зависел дальнейший ход всей войны, судьба нашей Родины. Весь драматизм положения города, его защитников и жителей можно почувствовать, лишь поняв единственное обстоятельство - город должен был выстоять, не склонить свою голову перед захватчиками. Это понимали не только члены Государственного Комитета Обороны, но и защитники города, и простые граждане.

   До 14-15 августа 1941 года горожане еще жили своей прежней жизнью, ходили на работу, отдыхали, загорали на пляжах города, ходили в кино. Отзвуки войны в Ленинграде были слышны, но фронт был еще далеко, ни кто не сомневался, что немцы окончательно остановлены на Лужском рубеже и дальше к городу они не прорвутся, а будут в скором времени разгромлены и отброшены назад. Даже до 27 августа эвакуироваться горожане не желали, оставаясь в городе целыми семьями с детьми и стариками. Вот почему на момент полной Блокады города в Ленинграде оставалось 400 тыс. детей, более 2,5 мил. Взрослых и 300 тыс. беженцев, которые все прибывали, спасаясь от немцев. 14-15 августа пал Новгород - один из крупных ж\д узлов, связывающих Ленинград со страной, 16 августа пал Кингисепп - городок в 100 км к западу от Ленинграда.

   20, 25, 28 августа нацисты методично захлопывают ловушку - с Карельского перешейка к городу подходят финские и немецкие войска, занимают Чудово, Любань, Тосно, а уже 30 августа прерывается и последнее ж\д соединение Ленинграда со страной - немцы после ожесточенных боев берут Мгу. Город оказывается практически в полном кольце. 8 сентября 1941 года передовые части группы армий "Север" занимают город Шлиссельбург в устье Невы, лишь крепость. Орешек еще держалась, но уже стало ясно, что Ленинград оказался полностью блокированным с суши. Начинается долгая трагическая страница истории нашего города - 872х дневная Блокада. В эти же дни немецкие войска прорываются и с юга к городу, и с запада, но город уже был готов к обороне. От территории Кировского завода, района Автово, до Пулковских высот и ж\д станции Рыбацкое протянулась благодаря усилиям полумиллиона человек грозная линия обороны города, вторую же - "линию Сталина" спешно возводили по Обводному каналу.

   Уже 4 сентября немцы начинают регулярный артобстрел города, готовясь к штурму, но командование немецких войск, посчитало, что многие части вермахта потребуются на Московском направлении и снимают с Ленинградского фронта танковую армию Гепнера и несколько армейских корпусов. Штурм города так и не начался, но 2,8 мил человек гражданского населения и 880 тыс. военных Советской Армии оказалось в плотном Блокадном кольце.

   Еще 2 сентября, понимая, что последнее ж\д сообщение со страной прервано, руководители обороны Ленинграда - Попков П.С. (председатель Лен. горисполкома), Жданов А.А. (секретарь Лен. ГК ВКП(б)), Попов М.М. (ком. Ленинградским фронтом) - впервые снижают продажи хлеба, которого в городе было всего на месяц. К тому же 8 и 10 сентября при авианалетах сгорели и одни из крупнейших продскладов - Бадаевские склады - запасы, которые могли обеспечить город еще на 5 дней продовольствием. В срочном порядке в хлеб стали добавлять различные компоненты. Сперва их было немного, но к ноябрю 1941 года состав хлеба был следующим: мука ржаная - 45-50%; жмых - 10-15%; соль - 10%; целлюлоза - 15%; соя и древесные опилки - 5% - вспоминал позже один из работников хлебозавода Ленинграда. Другие продукты также начали нормироваться и постоянно эти нормы сокращались. Над городом нависла тень голодной смерти.

   План нем. командования был прост - не ввязываясь в ожесточенные бои в городе, уморить его защитников и жителей, после чего разрушить. В директиве от 22 сентября 1941 года Гитлер отмечает, что принял решение "стереть город Ленинград с лица земли. После поражения Советской России дальнейшее существование этого... населенного пункта не представляет ни какого интереса". Вот какую участь нашему городу предполагали руководители Третьего Рейха!

   Но ленинградцы не желали падать на колени перед врагом, стойко сражались за родной город, превозмогая голод, холод, продолжая созидать. В городе работали школы, театры, литераторы и художники продолжали творить, продолжала работать радио.

   30 августа 1941 начальник управления общепита Ленинграда А.Ф. Фельдман, понимая, что кольцо Блокады вскоре замкнется, подал идею об использовании Ладожского оз. Для транспортировки грузов в Ленинград. Так было принято решении о создании артерии, связывающей города с Большой землей. 3 сентября организация всех перевозок в город была возложена на ком. Ладожской флотилии Аврамова, а 9 сентября начинается разворачиваться строительство необходимых коммуникаций на берегах Ладоги.

   И мы с вами сегодня попытаемся проехать те километры, которые проходили героические водители полуторок, ввозившие в горд провиант, боеприпасы, оружия, эвакуируя измученных ленинградцев на большую землю.

**Основная часть.**

**Первая остановка - Ржевский коридор, памятник Регулировщица, ж\д станция Ржевка. До 1 км Дороги Жизни.**

   Рассказ о Районе Ржевка и ж\д станции Ржевка должен производиться на проезде учениками. Рассказ о памятнике "Регулировщица" и о Ржевском коридоре с выходом из автобуса на соответствующих пунктах рассказа. Дать предварительно историческую справку о р-не, а после осветить историю района в годы войны и далее перейти к показу непосредственно памятников.

   Микрорайон Ржевка расположен на левом берегу р. Большая Охта севернее микрорайона Пороховые. Название он берет от Ржевской слободы, возникшей здесь в 30е гг. 18 века на земле охотских поселян. Первым главой этой слободы был некий капитан Ржевский, по фамилии которого и была названа слобода. В 19-начале 20 века этот р-н города становится одним из самых крупных промышленных р-в столицы. В годы войны именно по территории микрорайона Ржевка проходил единственный отрезок Дороги Жизни в черте города. На Станцию Ржевка с "большой земли" по "Дороге жизни" прибывал транспорт с продовольствием, медикаментами, боеприпасами. Первые семь километров пути от Станции по Рябовскому шоссе и шоссе Революции к центру города грузовики и специальные локомотивы-трамваи развозили груз до распределительных пунктов, медикаменты в больницы, муку -- на хлебозаводы.

   В годы Блокады это был прифронтовой район. Здесь не было боевых действий, но эта территория ожесточённо обстреливалась немцами. Район "Ржевского коридора" был одной из главных мишеней противника, так как это был конечный отрезок "Дороги жизни" -- единственная транспортная магистрали, связывающей Ленинград со страной с сентября 1941 по март 1943. По этому пути было вывезено на "большую землю" более миллиона измождённых ленинградцев.

   В 80х гг. 20 века Мемориальная трасса "Ржевский коридор" была отмечена четырьмя стелами, расположившимися по два на шоссе Революции и Рябовском шоссе, где проходили автотранспортные колонны с продовольствием и другими необходимыми грузами, увозившие истощенных ленинградцев из осажденного города. Созданы эти стелы были в 1985 году по эскизам архитектора В.С. Лукьянова к сороковой годовщине Победы. Взгляните на одну из этих стел. Аскетичной формы стела с названием "Хлеб Насущный", опоясана четырьмя барельефами, изображающих сцены героического времени. Лаконичность и строгость исполнения этих памятников живо напоминают нам о грозном военном времени, мужестве советских людей, их героизме.

   А мы пересекаем КАД и видим слева по следованию нашего автобуса еще один мемориал, установленный в память героической стойкости жителей Блокадного Ленинграда, - мемориал "Регулировщица". состоящий из памятного знака, столба с пометкой "1 километр" и стихами Ольги Берггольц и фронтового зенитного орудия.

   На углу Большеохтинского проспекта и шоссе Революции во время войны находился первый регулировочный пост. Отсюда машины шли по Рябовскому шоссе на Ржевку. Регулировщицы обеспечивали безостановочный пропуск машин. Водители называли этих девушек богинями. Правда, сами регулировщицы себя таковыми не ощущали. Памятный знак "Регулировщица" был создан по проекту художника Я.И. Имранова и скульптора Б.А. Изборского еще в 1988 году. Но эта работа архитектора Александра Левинкова была утрачена в 2004-м, во время строительства КАД. Памятник восстановили к 65-й годовщине освобождения Ленинграда от блокады по инициативе районной администрации и перенесли его на первый км Рябовского шоссе. Глядя на памятный знак с изображением молодой девушки-регулировщицы, поднявшей флажок и указывающей путь колонне полуторок - автомобилей ГАЗ-АА, на которых было эвакуировано полмиллиона человек, доставлено 270 тысяч тонн продовольствия и фуража и 32 тысячи тонн боеприпасов и вооружения - приходят слова из стихотворения Анатолия Молчанова "Стелла "Регулировщица" на Ржевке":

   "Девчонка в ушанке спокойно и строго

   На каменной стеле флажок подняла.

   Отсюда в бессмертье уходит Дорога,

   Что жизнь Ленинграду в блокаду спасла".

**Слова на проезде (экскурсовод).**

   Много трудностей пришлось испытать жителям и защитникам города-героя, но, пожалуй, труднее всех в Блокаду пришлось детям, оставшимся в городе. На ровне со взрослыми они работали на заводах, служили в противопожарной и санитарных службах, учились. Еще в первых числах июля приступая к массовому строительству оборонительных сооружений на дальних подступах к Ленинграду. На "окопы", как тогда говорили, в районы по течению реки Луги двинулись эшелоны ленинградцев, в число которых были включены юноши с 15 и девушки с 16 лет, а их места в городских группах самозащиты заняли учащиеся 5-6-х классов. Кроме пожарников, в группах самозащиты были и санитарки. Ими были в основном девочки из 8-9-х классов. Захватив 8 сентября Шлиссельбург, немцы прервали сухопутную связь города со страной. Ленинград оказался в блокаде. С того дня налеты немецкой авиации на город стали почти ежедневными. В отдельные дни воздушные тревоги продолжались по 10 и более часов. Часто они сопровождались артиллерийскими обстрелами. Наряду со взрослыми в ликвидации последствий воздушных налетов принимали участие и дети. Отмечая заслуги гражданского населения в борьбе с последствиями вражеских бомбардировок, Ленгорисполком 29 октября 1941 г. наградил 56 человек ценными подарками, 85 человек были удостоены почетных грамот, а 19 получили денежные премии. Среди награжденных были и школьники Виктор Куропат, Валентин Чадров, Юрий Гамелайнен, Евгений Гладков и др.

   Несмотря на фронтовую обстановку, предполагалось, что с 1 сентября 1941 г. начнется очередной учебный год и 201 тыс. школьников, оставшихся в Ленинграде, вновь сядут за парты. Однако тяжелые бои, развернувшиеся в сентябре под Ленинградом, не позволили приступить к занятиям ни 1 сентября, ни 1 октября. Лишь 27 октября в 103 школах из 408, функционировавших до войны, около 60 тыс. учащихся с 1-го по 6-й классы приступили к занятиям. С 15 октября начались занятия в спецшколах, а с 3 ноября за парты сели более 30 тыс. учеников 7-10-х классов. Самыми тяжелыми для детей стали декабрь 1941 г. и январь 1942 г. Чтобы как-то поддержать силы школьников, в декабре после уроков давали по тарелке белкового дрожжевого супа, а на десерт маленькую баночку фруктового желе. Это хотя и мизерное дополнительное питание стимулировало посещение занятий и в какой-то степени поддерживало силы детей. Были отменены уроки в младших классах. По распоряжению Ленсовета в конце декабря 1941 г. - начале 1942 г. в школах начали прекращать занятия. Тем не менее в соответствии с решением Ленгорисполкома для всех детей были проведены новогодние елки. После новогодних каникул из-за большой смертности от голода многие школы были закрыты. Городские запасы продовольствия к тому времени были исчерпаны, а его завоз осуществлялся в столь незначительных размерах, что лишь 13 января всем категориям населения было выдано по 100 г мяса, 200 г крупы и 200 г муки. 200-граммовая пайка черного хлеба оставалась единственным продуктом питания для большинства детей на целый день. С 4 мая 1942 года за парты 148 школ Ленинграда и Кронштадта сели около 64 тыс. учащихся. Они были поставлены на котловое довольствие, нормы по которому были значительно выше, чем по детским карточкам.

   Поскольку дети физически были ослабленными, в младших классах проводилось по 3, а в старших - не более 5 уроков в день. На каникулы - а они начались с 30 июня - все ученики 5-10-х классов выехали в совхозы и подсобные хозяйства предприятий и учреждений.

   Это продолжалось и в 1942 и в 1943 годах. Дети, оставшиеся в городе, наравне со взрослыми работали на производстве, в огородах, помогали при тушении пожаров, убирали с улиц снег и трупы умерших от голодной смерти и под бомбами немецких агрессоров. Наряду со взрослыми отстояли наш город в трагические дни Блокады. Именно им, молодым героям, и посвящен второй мемориал Цветок Жизни на дороге Жизни, объединивший памятники Холм Скорби, Алею Дружбы и непосредственно Цветок Жизни, к которым мы и подъезжаем.

**Вторая Остановка - Мемориал Цветок Жизни. Памятники: Холм Скорби, Аллея Дружбы и Цветок Жизни. 3й км Дороги Жизни.**

   Мемориал расположен на левой стороне от движения автобуса, поэтому на этой остановке следует учесть интенсивность дорожного движения и погодные условия, но желательно рассказ и показ объектов следует производить непосредственно вблизи к ним. При переходе шоссе следует позаботится о мерах безопасности и перейти дорогу как можно быстрее. Также следует учесть, что логичнее начать рассказ о Холме Скорби (Холме Дневника Тани Савичевой), далее об Аллее Дружбы и завершить остановку у Цветка Жизни. Однако, эти памятники расположены в обратном порядке от города, поэтому Автобус необходимо остановить у Холма Скорби, а не у Цветка Жизни. Учтите и эмоциональный настрой этого места - крайне трагический. Поэтому и рассказ должен быть соответствующим. Можно даже при посещении Холма Скорби выделить отдельно минуту молчания, что настроит слушателей на восприятие материала остановки.

   Одним из Символом трагической судьбы детей блокадного Ленинграда, их героической стойкости служит второй мемориал на Дороге Жизни под общим названием "Цветок Жизни". Первым памятником в этом мемориале является Холм Скорби, созданный в 1968 г. По проекту архитекторов Мельникова П. и Левенкова А. Взгляните: на высоком искусственном холме в окружении березок установлены 8 бетонных плит в память о Тане Савичевой.

   Двенадцатилетняя ленинградская школьница Таня Савичева начала вести свой дневник в одно время с известной Анной Франк - жертвой Холокоста. Писали они об одном и том же - о ужасах войны и умерли обе не дождавшись Победы. "Дневник Анны Франк" был опубликован на западе сразу после войны и рассказал о своем авторе всему миру. "Дневник Тани Савичевой" не был опубликован, в нем лишь 7 страшных записей о гибели ее большой семьи в Блокадном Ленинграде. Эта маленькая записная книжка была предъявлена на Нюрнбергском процессе, как свидетельство по обвинению национал-социализма. Сегодня Дневник Тани Савичевой выставлен в музеи истории Ленинграда, а его копия в витрине мемориала Пискаревское кладбище. Детская рука, теряющая силы от голода, писала неверно, скупо. Хрупкая душа, пораженная невыносимыми страданиями, была уже не способна на живые эмоции. Таня лишь фиксировала реальные факты, боясь забыть в последствии те страшные даты, когда смерть забирала по очереди кого-то из ее родных. Взгляните на эти записи:

   "28 декабря 1941 года. Женя умерла в 12 часов утра.

   Бабушка умерла 25 января 1942-го, в 3 часа дня.

   Лёка умер 17 марта в 5 часов утра.

   Дядя Вася умер 13 апреля в 2 часа ночи.

   Дядя Лёша 10 мая в 4 часа дня.

   Мама -- 13 мая в 730 утра.

   Савичевы умерли.

   Умерли все.

   Осталась одна Таня".

   Она была дочерью пекаря и белошвейки, младшей в семье, всеми любимой. Отец Тани, Николай Родионович, рано умер, и мать крутилась юлой, что бы поставить на ноги пятерых детей. У белошвейки ленинградского Дома моды было много заказов, она неплохо зарабатывала. Лето 1941 года Савичевы собирались провести в деревни под Гдовом, у Чудского озера, но уехать успел только брат Миша, но утро 22 июня, принесшее войну, изменило планы. Семья осталась в Ленинграде. Мать шила форму для бойцов, Лека не попал в армию и был строгальщиком в Адмиралтействе, сестра Женя точила корпуса для мин, Нина была мобилизована на строительные работы. Два дяди - Василий и Алексей несли службу в ПВО. Таня тоже тушила пожары, рыла траншеи. Однажды со смены не вернулась Нина. Женя умерла прямо на заводе - работала по две смены, а потом и кровь сдавала, и сил не хватило. Скоро отвезли на Пискаревское кладбище и бабушку - сердце не выдержало. В "Истории Адмиралтейского завода" есть такие строки: "Леонид Савичев работал очень старательно, хотя и был истощен. Однажды он не пришел на смену - в цех сообщили, что он умер...". Таня все чаще открывала записную книжку - один за другим ушли из жизни ее дяди, а потом и мама. И подводя итог, Таня записывает три короткие фразы: "Савичевы умерли. Умерли все. Осталась одна Таня". Маленькая ленинградская школьница так и не узнала, что не все Савичевы умерли - ее сестра Нина была эвакуирована и пережила войну. В 1945 году она вернулась в родной город, в родной дом и среди осколков и штукатурки обнаружила танин дневник. Выжил и брат Михаил, всю войну проведший в партизанском отряде, а потом на фронте.

   Таню же, потерявшую от голода сознание, обнаружили служащие санитарных команд и вместе со 140 другими истощёнными детьми эвакуировали в Горьковскую (Нижегородскую) область, в поселок Шатки. Жители поселка, несли детям еду, заботились о них. Все дети окрепли и встали на ноги, кроме Тани. Гибельные процессы в ее организме оказались необратимыми. Нервные потрясения, голод и холод сделали свое дело - 1 июля 1944 года Таня Савичева скончалась. В дань памяти о Тани и о всех детях Блокадного Ленинграда, записи ее страшного дневника высечены здесь на гранитных плитах, на третьем км Дороги Жизни, что бы потомки не забывали о том времени, что бы помнили всегда.

   С траурного кургана мы спускаемся к Аллеи Дружбы, соединяющую памятный холм и цветок жизни. На высоких стелах небольшой аллеи рассказывается о всех юных героях-защитников Ленинграда. На первом монументе высечены слова: "Более 15 тысяч пионеров и школьников награждены медалью "За оборону Ленинграда". Третий памятник перечисляет пионеров -- Героев Советского Союза и кавалеров высоких государственных наград. А на другом монументе написано: "В годы блокады свыше 18 тысяч школьников вместе со взрослыми работали на заводах и фабриках, на полях совхозов и в подсобных хозяйствах. И последняя стела рассказывает о школьниках-партизанах: "Около двух тысяч ленинградских пионеров были награждены медалью "Партизану Отечественной войны"".

   Истории всех героев-пионеров Великой Отечественной войны рассказать в нашей экскурсии невозможно, но поведать об одной из многих все же необходимо - об истории Володи Дубинина, имя которого высечено на третьей стеле Аллеи Дружбы.

   Володя Дубинин был одним из членов партизанского отряда, воевавшего в каменоломнях Старого Карантина (Камыш бурун) вблизи Керчи. Вместе со взрослыми в отряде сражались пионеры Володя Дубинин, а также Ваня Гриценко и Толя Ковалёв. Они подносили боеприпасы, воду, питание, ходили в разведку. Оккупанты вели борьбу с отрядом, базировавшимся в каменоломнях, в том числе и замуровывая выходы из них. Поскольку Володя был самым маленьким, то ему удавалось выбираться на поверхность по очень узким лазам, не замеченным врагами. Уже после освобождения Керчи в результате Керченско-Феодосийской десантной операции 1941--1942 гг. Володя Дубинин вызвался помогать сапёрам при разминировании подходов к каменоломням. От взрыва мины погибли сапёр и помогавший ему Володя Дубинин. Юный разведчик Володя Дубинин был посмертно награждён орденом Красного Знамени. Володя Дубинин похоронен в партизанской могиле, неподалёку от каменоломен.

   Апогеем же всего мемориального комплекса, жизнеутверждающем аккордом стал монумент "Цветок Жизни", давшей имя всему мемориальному комплексу. Созданный в 1968 году по проекту архитектора П. И. Мельникова и Левенкова А.Д., он представляет из себя бетонную ромашку высотой 15 метров, растущую из небольшого возвышения, окруженного двумя рядами поклонных бетонных плит. Скажите, что изображено на лепестках этого памятника? Да, на лепестках цветка изображен детский рисунок улыбающегося мальчика и слова "Пусть всегда будет солнце". А рядом, -- мемориальная стела, на которой написано: "Во имя жизни и против войны. Этот памятник тоже воздвигнут в память о жертвах Блокады, но лейтмотив его - жизнеутверждающий. Памятник символизирует нерушимую связь поколений, и память о тех трагических днях.

   "По дороге Жизни - сглаженной, спрямленной,

   Залитой асфальтом - мчит машин поток.

   Слева, на кургане, к солнцу устремленный

   Их встречает белый каменный цветок.

   Памятью нетленной о блокадных детях

   На земле священной он навек возвращён,

   И к сердцам горячим всех детей на свете

   Он призывом к Дружбе, к Миру обращен.

   Тормозни, водитель! Задержитесь, люди!

   Подойдите ближе, головы склоня.

   Вспомните о тех, кто взрослыми не будет,

   Тех, кто детским сердцем город заслонял".

   Написал об этом памятнике в свое время Анатолий Молчанов.

**Слова на проезде (экскурсовод).**

   А мы преподнеся дань уважения этому замечательному мемориалу, воздвигнутому в память Блокадным детям, продолжаем двигаться по Дороге Жизни, так же, как двигались в таком далеком и таком близком 1941 году автомобильные колонны, вывозившие из города женщин, детей, раненых воинов. Под дождем и в метели, под артобстрелами и постоянными налетами вражеской авиации, водители и пассажиры знали, что где-то в воздухе незримым стальным щитом их защищают летчики Балтийского флота, вставшие на защиту города, кода флот был переведен с Балтики на Ладогу.

**Третья остановка - Памятник "Балтийские крылья". 6 км Дороги Жизни.**

   Памятник "Балтийские крылья" стоит слева по ходу движения автобуса, но, находясь на возвышении, он хорошо виден через дорогу и даже в автобусе, поэтому лучше сделать остановку и рассказать об объекте не переходя шоссе. Дать историческую справку о защите Дороги Жизни советской авиацией, дать необходимую информацию о памятнике.

   Памятник "Балтийские крылья" , который вы видите перед глазами, посвящен летчикам Балтийского флота и летчикам-истребителям Ленинградского округа, которые в годы войны героически защищали единственную артерию, связывающую город с большой землей. Как вы понимаете, успешная работа ледовой дороги во многом зависела от эффективности мероприятий по ее защите от действий противника. Правда, вначале гитлеровцы были уверены, что "по льду Ладожского озера невозможно снабжать миллионное население и армию". Уже 26 ноября 1941г. начальник генерального штаба Вермахта Ф. Гальдер отметил в своем военном дневнике: "Противник организовал движение колонн войск и транспорта по льду Ладожского озера к устью Волхова". Если в этой записи еще трудно уловить отношение Гальдера к этому событию, то в следующей, за 28 ноября, уже звучит удивление: "Действительно, -- пишет он, -- по Ладожскому озеру проложен путь по льду, по которому осуществляется сообщение с Ленинградом". Поэтому, чтобы прекратить поставки всего необходимого немцы ожесточенно обстреливали автомобильную и ж\д трассы, совершали авиационные рейды на колонны машин. Как раз для борьбы с авиацией противника из фронтовых резервов и были выделены истребительные звенья. По плану обороны автомобильной дороги, утвержденному 8 декабря 1941 г., для этой цели выделялись 13-й истребительный авиаполк и 13-я авиаэскадрилья ВВС КБФ, имевшие в своем составе до 30 самолетов, и 159-й истребительный авиаполк, насчитывавший 20 самолетов. В связи с возраставшей в начале 1942 года активностью вражеской авиации воздушное прикрытие Военно-автомобильной дороги было усилено. Приказом командующего Ленинградским фронтом от 1 января 1942 г, для защиты дороги, кроме указанных выше авиационных частей, были выделен еще 4 авиаполка. Авиационное прикрытие объектов Военно-автомобильной дороги вначале осуществлялось патрулированием групп самолетов, состав которых менялся в зависимости от метеорологических условий, действий вражеской авиации и характера объекта прикрытия. Обычно в группах бывало 3--6 и 9 самолетов. Патрулирование над ледовыми трассами и объектами на берегах Ладожского озера вплоть до января 1942 г. производилось непрерывно в течение светлого времени суток. Это требовало от летного состава большого напряжения, так как количество вылетов на одного летчика доходило до 3-4 в день. Наши истребители высылались небольшими группами с рассвета (с интервалами в 1--2 часа) для борьбы с разведчиками врага, а в середине дня и к вечеру -- более сильными группами для противодействия бомбардировкам авиации противника. Такой метод патрулирования уменьшил напряжение летного состава и экономил моторесурсы самолетов. Советские летчики, охранявшие покой Дороги Жизни, делали практически невозможное, каждый день, борясь с превосходящими силами противника, рискуя жизнью ради нашего города, ради людей, оставшихся в Блокадном кольце. Именно им - героям летчикам - и посвящен монумент "Балтийские крылья", установленный на 6 км трассы в 1968 году. Основу монумента составляет врытое в землю хвостовое оперение самолета, с прикрепленной по центру эмблемой. На бетонной стеле, рядом с монументом, вырезана надпись: "Здесь, на этом поле в 1941 -- 1943 годах был аэродром авиации Балтийского флота. Морские летчики в героической битве с врагом защищали город Ленина и Дорогу жизни". Автор памятника -- А. Д. Левенков.

   В честь именно этого памятника замечательные строки написал Анатолий Молчанов:

   "От станции Ржевка в пяти километрах

   На трассе, овеянной ладожским ветром,

   Стоят буквой "V" серебристые крылья,

   Храня сквозь века легендарные были.

   Морской авиации грозные крылья,

   Созвездье Героев - полки, эскадрильи.

   Вы эти поля в 41м обжили.

   Отсюда вы курс на Берлин проложили".

**Слова на проезде (экскурсовод).**

   А Дорога Жизни все дальше и дальше убегает к Ладожскому озеру, проходя сквозь город Всеволожск, оказавшийся вместе со своим старшим братом Ленинградом в кольце окружения. В годы Блокады этот город являлся перевалочным пунктом, через который привозили в город продукты и другие грузы, и вывозили эвакуирующихся из города.

**Четвертая остановка - Обелиск Румболовская гора, Дом Героев, Всеволожское кладбище. 10-11 км Дороги Жизни.**

   Обелиск Румболовская гора находится слева по ходу следования автобуса и хорошо виден на проезде, но лучше сделать перед ним остановку и выйти из автобуса, чтобы все могли его увидеть. Дом Героев необходимо давать, уже выйдя из автобуса. Рассказать о Доме Героев, о действиях советской авиации и выделить одного летчика для рассказа, например, о Михаиле Жукове.

   Город Всеволожск, как и Ленинград, оказавшийся в Блокадном кольце, также отмечен мемориалом в память о страшных событиях Великой Отечественно войны, сооруженный на 10-м километре легендарной трассы. Это обелиск в форме огромных, устремленных ввысь листьев дуба и лавра - символов вечной славы. Как вы думаете, какое символическое значение имеют дубовые и лавровые листья? Да, это символы славы, победы и заслужанного триумфа.

   У основания обелиска - стела, на которой изображены грузовые машины и воспроизведены стихи Ольги Берггольц:

   "ДОРОГОЙ ДРУЖБЫ ШЕЛ К НАМ ХЛЕБ.

   ДОРОГОЙ ДРУЖБЫ МНОГИХ К МНОГИМ.

   ЕЩЕ НЕ ЗНАЮТ НА ЗЕМЛЕ

   СТРАШНЕЙ И РАДОСТНЕЙ ДОРОГИ".

   Эти строки напоминают нам о героизме, сплоченности всех тех, кто отстоял город, тех кто обеспечивал город всем необходимым, кто под артобстрелами, бомбардировками, превозмогая голод и холод, борясь с сном вез в осажденную "Колыбель Революции" продовольствие, боеприпасы, увозил раненых, изможденных блокадников на Большую землю, тех кто отстоял Ленинград в те трагические годы. Замечательные строки из стихотворения "Румболовская гора" Анатолия Молчанова ярко рассказывают нам о этом мемориале:

   "У дороге, под самой горой

   В ряд огромные листья стоят -

   Дуб и лавр, рядом желудь большой,

   Черный, острый, как будто снаряд.

   Здесь в блокаду и ночью и днем

   Шли машина одна за одной.

   Здесь они начинали подъем -

   С поворотом, крутой, затяжной...

   Метр за метром... мотор ревет...

   Поворот... Ну еще чуть-чуть!..

   Напряжение сердце рвет...

   Да нелегок к победе путь!".

   Невдалеке от памятника, на Колтушском шоссе, стоит скромный двухэтажный деревянный дом (N 40), который всеволожцы называют Домом Героев. В годы войны здесь жили летчики гвардейского минно-торпедного авиаполка военно-воздушных сил КБФ, а также 26-го и 27-го гвардейских истребительных авиаполков. Отсюда уходили на боевую вахту дважды Герой Советского Союза А. Г. Карпов, Герои Советского Союза А. Т. Севастьянов - первым совершивший ночной таран над Ленинградом, В. Н. Харитонов, Е. Н. Преображенский и др. Жил в этом доме и летчик Юрий Бунимович, удостоенный звания Героя Советского Союза, награждённый тремя орденами Красного Знамени. Бесстрашные летчики Герои Советского Союза в годы блокады потопили 200 фашистских кораблей, сбросили на гитлеровцев 13 тысяч бомб, сбили десятки вражеских самолетов. Сейчас в Доме героев размещается пионерский лагерь "Березка". Его название напоминает о летчике Герое Советского Союза Василии Алексеевиче Гречишникове. За храбрость в боях 13 августа 1941 года ему было присвоено высокое звание Героя Советского Союза. Обессмертил он свое имя и последним подвигом. Вылетев на поддержку наших войск в районе Тихвина, Гречишников попал под жестокий зенитный огонь. Самолет загорелся. Но пилот не покинул горящую машину. Он направил ее на танковую колонну врага.

   Незадолго до гибели, осенью 1941 года, Гречишников посадил около дома летчиков молодую березку. Белоствольное деревце прижилось. И сейчас стоит оно у дома, шелестя листвой над его крышей.

   Можно вспомнить и о судьбе такого знаменитого летчика, как Михаил Жуков. Первый боевой вылет Михаил Жуков совершил на второй день войны. В воздухе встретил немецкий бомбардировщик "Ю-88". Воздушный бой немецкий лётчик не принял, развернулся и улетел из зоны барражирования Михаилом. 24 июня 1941 года М. Жуков преградил полёт фашистскому разведчику, который, не выполнив задание по аэрофотосъёмке района, развернулся и ушёл в облака. Боевой счёт открыл на четвёртом вылете, сбив "Юнкерс". 29 июня 1941 года в воздушном бою над Псковским озером Михаил Петрович израсходовал весь боезапас и, не желая упустить врага, пикированием вогнал немецкий бомбардировщик в озеро. Сам невредимым вернулся на свой аэродром базирования. 8 июля 1941 года по радио и в газетах был опубликован первый в Великой Отечественной войне Указ Президиума Верховного Совета СССР о присвоении звания Героя Советского Союза летчикам 158-го истребительного авиаполка С. И. Здоровцеву, П. Т. Харитонову и М. П. Жукову. 39-я истребительная авиадивизия, в которой служил Михаил Жуков, охраняла подступы к Ленинграду, "Дорогу жизни" через Шлиссельбургскую губу Ладожского озера, Волховскую ГЭС -- единственную электростанцию, снабжавшую Ленинград электроэнергией. Особенно тщательно лётчики охраняли "Дорогу жизни", по которой шло снабжение города продовольствием, защитников -- боеприпасами, военной техникой, передислокация и эвакуация измождённых от голода ленинградцев. 12 января 1943 года соединения 67-ой армии Ленинградского фронта, 2-ой ударной армии Волховского фронта начали операцию "Искра" по прорыву блокады Ленинграда с целью восстановления сухопутного сообщения, связывающего город со страной. В день начала операции Михаил вылетел на свой последний 263-й боевой вылет. Четвёрка истребителей, руководимая старшим лейтенантом Жуковым, прикрывала наши наземные войска в районе Верхняя Дубровка. В бой вступили с девятью вражескими истребителями. Самолет Михаила Жукова был сбит и упал на территорию врага. Он был посмертно награждён орденами Ленина, Красного знамени и Отечественной войны I степени.

**Слова на проезде (экскурсовод).**

   Сейчас мы познакомились с судьбами многих летчиков-героев, отдавших свои жизни за спасение родного города от нацистов и мы должны сохранить добрую память о их подвиге, героизме в борьбе с напавшим на нас врагом. Ну а сейчас наш автобус продолжит свое движение к Ладожскому озеру.

   Говоря о обороне Дороги Жизни от авиации противника нельзя не сказать и о заслугах советских зенитчиков. Учитывая опыт предыдущих компаний вермахта в 1939-41 годах, советское командование знало, что немцы будут использовать в основном на северном участке фронта небольшие пикирующие бомбардировщики "Ю-88", поэтому одних истребительных подразделений было недостаточно и в сточном порядке организовало защиту основных транспортных узлов зенитными частями. Система противовоздушной обороны Военно-автомобильной дороги стала действовать с самого начала ее работы, так как гитлеровское командование, стремясь нарушить связь Ленинграда со страной, основную ставку делало на авиацию. С появлением льда на Ладожском озере противник начал наносить авиаудары по трассам Ледовой дороги. Первоначально авиация противника летала над ледовой дорогой небольшими группами и одиночными самолетами на малой высоте и применяла метод серийного бомбометания мелкими фугасными и осколочными бомбами с целью уничтожения автотранспорта. При этом полеты производились вдоль трассы. Однако с первых же дней после установки зенитных пулеметов вражеская авиация стала нести ощутимые потери. Это вынудило противника увеличить высоту полетов до 3--4 тыс. м, летать не вдоль, а поперек или под углом трассы и сбрасывать серии более крупных бомб с целью разрушения дороги. Истребители противника вели разведку автоколонн и одновременно обстреливали их пушечно-пулеметным огнем. При обнаружении крупных автоколонн разведчики вызывали по радио бомбардировщики, которые и производили бомбометание. Разведку и обстрел трассы чаще всего вели "Ме-109". Из бомбардировщиков наиболее часто действовали "Ю-88", прикрывавшиеся, как правило, истребителями. Наряду с действиями непосредственно по ледовой дороге фашистская авиация держала под своим наблюдением Военно-автомобильную дорогу на всем ее протяжении. Она систематически совершала налеты на основные ее пункты. Но особенно часто авиация противника появлялась над районами Коккорево и Осиновец, где находились различные базы и склады. По этим объектам фашистская авиация и стремилась наносить бомбовые удары. При отражении атак вражеской авиации воины ПВО, летчики и зенитчики проявляли большое мужество, подлинный героизм.

   Согласно плану обороны Военно-автомобильной дороги, утвержденному командующим войсками Ленинградского фронта 8 декабря 1941 г., для прикрытия баз и железнодорожных станций на западном берегу Ладожского, озера были дислоцированы два зенитных артиллерийских дивизиона и три железнодорожные батареи, на вооружении которых были зенитные пушки калибра 37, 76 и 85 мм. Что касается непосредственно автомобильной дороги, проходившей по льду Ладожского озера, то, согласно плану, ее прикрытие должно было осуществляться одной батареей 37-миллиметровых пушек, расположенной на о-вах Зеленцы, тринадцатью орудиями калибра 37 мм и пулеметной ротой, размещенными на льду вдоль автомобильных трасс. Кроме того, колонны автомашин при движении через Ладожское озеро должны были прикрываться пятью счетверенными пулеметными установками на машинах. Батареи зенитной артиллерии расставлялись на льду по обе стороны автомобильной дороги с интервалом до 3 км. Зенитные пулеметы были установлены попарно с интервалами в 1--1,5 км. В январе 1942 г. командование фронта увеличило не только плотность огня, но и калибр зенитных орудий на льду. Были размещены 85-миллиметровые орудия 2-й батареи 432-го отдельного зенитного артиллерийского дивизиона. Для установки орудий были подготовлены необычные огневые позиции -- специальные ледяные подушки высотой 0,5 м и площадью 5X5 м. Но позиции орудий и пулеметов не оставались постоянными. Они менялись в связи с изменением направлений ледовых трасс. Отдельные огневые позиции менялись по десять и более раз. Чтобы орудия не проваливались под лед, буксировка их производилась на длинных тросах. Пулеметы устанавливались на особых салазках, с которых они и вели огонь. Затем стали широко применяться кочующие зенитные орудия и пулеметы. Именно им, артиллеристам-зенитчикам, защищавшим дорогу жизни, как ледовый, так и наземный ее участок, посвящен наш следующий мемориал.

**Пятая остановка - Памятник "Катюша". 17 км Дороги Жизни. Деревня Корнево.**

   Удачное расположение объекта с правой стороны по движению автобуса позволит выйти и подойти к мемориалу вплотную, рассмотреть его во всех подробностях. При рассказе о самом памятнике, следует описать его, рассказать об истории, расположенной здесь в года войны зенитной части, дополнить рассказ о роли зенитной артиллерии во время Блокады.

   Одним из интереснейших памятников, установленных на Дороге Жизни, является памятник "Катюша", воздвигнутый на 17 км трассы у деревни Корнево. Он представляет из себя пять 14- метровых стальных черных двутавровых балок, словно направляющие легендарной "катюши", изготовившиеся для залпового огня, вырываются из бетонного основания -- они установлены под углом к горизонту и символизируют собой знаменитую грозную машину. Хотя надо и признать, что установки залпового огня и не являлись зенитной артиллерией, однако именно знаменитые "Катюши" всегда ассоциировались с грозной артиллерией, Богом Грома на полях боевой славы Великой отечественной войны. Поэтому не удивительно, что именно так был назван монумент. Рядом с величественным монументом - стела с памятной надписью надпись: "1941-- 1945. Эти грозные годы запомни! Здесь проходила Дорога жизни. Мужеством храбрых спасен Ленинград, павшим героям бессмертная слава!". Здесь в годы войны располагались части зенитной артиллерии, которые защищали Дорогу жизни от вражеской авиации. Таких зенитных расположений на карте Дороги Жизни можно встретить множество. Стоящие одинокие посты противовоздушной обороны в долгие зимние ночи служили заповедными зонами, под защиту которых стремились добраться все водители, курсировавшие по Дороги Жизни.

   Памятник установлен в 1967 году по проекту архитектора Л. В. Чулкевича, который во время войны командовал автоколонной и доставлял по этой трассе продовольствие и боеприпасы, и уже после войны, благодарный защитникам небес - зенитчикам, спроектировал этот знаменитый на всю стану величественный памятник, прославленный в стихах Анатолия Молчанова "Катюша":

   "Здесь день и ночь неся дозор за небом,

   Бесстрашные зенитчики прикрыли

   Дорогу Жизни от фашистских крыльев,

   Чтоб в Ленинград дошли машины с хлебом.

   И в память тех, кем в яростных сраженьях

   Немало вражьих асов было сбито,

   Стоят двутавры, как стволы зениток,

   И охраняют подвиг от забвенья".

**Слова на проезде (экскурсовод).**

   Продолжая наше путешествие, мы должны затронуть и еще один важный момент. Как же осуществлялась перевозка грузов и людей до установления льда на Ладоге? Какие меры, помимо защиты единственной артерии города были осуществлены командованием Ленинградского и Волховского фронтов?

   В условиях, когда все сухопутные пути, ведущие в Ленинград, были перерезаны врагом, надо было, во что бы то ни стало, и в самое короткое время решить задачу установления связи с Большой землей. Естественно, что сразу же возникла мысль о воздушном транспорте, об установлении "воздушного моста". Меры к налаживанию авиационной связи были приняты советским командованием еще в первой половине сентября 1941 г, 13 сентября 1941 г. Военный совет Ленинградского фронта принял постановление "Об организации транспортной воздушной связи между Москвой и Ленинградом". Командир Особой северной авиационной группы гражданского воздушного флота А. А. Лаврентьев обязывался организовать отправку из Ленинграда в Москву грузов оборонного значения. Характер перевозимых самолетами грузов не был постоянным. На первых порах, согласно постановлению Государственного Комитета Обороны от 20 сентября 1941 г. "Об установлении транспортной воздушной связи с городом Ленина", в Ленинград доставлялись оборудование и оружие. Ежесуточный объем воздушных перевозок был установлен до 1 октября 1941 г. в количестве 100 тонн, а с 1 октября -- 150 тонн. Однако, уже с ноября 1941 г. самолеты стали доставлять в Ленинград в основном продовольствие. 9 ноября 1941 г. По принятому плану в город ежедневно должно было доставляться 200 т следующих продуктов: концентраты -- каша пшенная и суп гороховый -- 135 т; колбаса и свинина копченые -- 20 т, сухое молоко, яичный порошок -- 10 т, масло сливочное -- 15 т, комбижир, сало топленое -- 20 т. Однако по сравнению с потребностями огромного города и фронта провианта поступало так мало, что он не мог спасти ленинградцев от голода, размеры которого росли с каждым днем.

   По-настоящему решать задачу коммуникаций должна была Ладога. На нее, на путь через озеро возлагались основные надежды, здесь и были предприняты главные усилия. Ладожское озеро, первое по величине в Европе и одно из крупнейших в мире, вместе с озерами Сайма, Онежским, Ильмень и Псковско-Чудским составляет систему великих озер в Европе. Площадь Ладожского озера составляет более 18 тыс. кв. км. Его наибольшая длина 219 км, средняя ширина 83 км. Наибольшая глубина в северной части озера достигает 230 м, средняя глубина всего озера -- 51 м. Большую часть года, с сентября по апрель, над Ладогой дуют ветры преимущественно южных направлений. Самое беспокойное в этом плане время - ноябрь. Для района Ладожского озера типично обилие осадков. Важной особенностью Ладожского озера являются колебания уровня воды, так что на Ладоге обычно сохранялась неспокойная погода. Однако в условиях полной Блокады Ленинграда с суши Ладожское озеро стало единственно возможным путем снабжения города и Ленинградского фронта. Так как до войны больших перевозок открытым озером почти не велось, и все суда следовали в основном приладожскими каналами, перерезанными теперь немецко-фашистскими войсками. На юге озера к началу Блокады почти не было портовых сооружений и причалов, недоставало приспособленных для плавания на озере судов. Однако других путей не было. Поэтому Государственный Комитет Обороны уже 30 августа 1941 г. принял постановление "О транспортировке грузов для Ленинграда", в котором были намечены конкретные меры по организации водных перевозок по Ладожскому озеру. В частности, предполагалось выделить 75 озерных барж грузоподъемностью по 1 тыс. т и 25 буксиров, обеспечив курсирование ежедневно по 12 барж с грузом от пристани Лодейное Поле до Ленинграда. Для выполнения этого постановления Военный совет Ленинградского фронта принял ряд неотложных мер, и прежде всего организационного характера. В постановлении Военного совета фронта, принятом уже 1 сентября 1941 г. в целях обеспечения нормального хода перевозок было намечено создать перевалочные пункты на Шлиссельбургской и Ленинградской речных пристанях и выделены по два рабочих батальона на каждую пристань. Начальнику тыла фронта было приказано организовать на этих пристанях, а также на железнодорожных станциях Лодейное Поле и Волховстрой складское хранение грузов и их транспортировку от перевалочных пристаней до железной дороги и по железной дороге от Шлиссельбурга до Ленинграда. Вся полнота ответственности за организацию перевозок была возложена на начальника тыла Ленинградского фронта. На следующий день, 2 сентября 1941 г., Военный совет издал новое постановление. Командующему Ладожской военной флотилией капитану 1-го ранга Б. В. Хорошхину было приказано организовать конвоирование, противоминную оборону (ПМО), противоторпедную оборону (ПТО) и навигационное и спасательное обеспечение караванов судов по Ладожскому озеру, каналам и рекам Неве, Свири и Волхову, а также установить дополнительное число постов Службы наблюдения и связи (СНиС) для наблюдения за всей трассой перевозок. Шлиссельбург недолго служил перевалочным пунктом. 8 сентября 1941 г. он был занят противником. Поэтому на его причалы с 1 по 7 сентября успели доставить только 7 барж с продовольствием и боеприпасами. Потеря Шлиссельбурга поставила под угрозу возможность дальнейших перевозок, так как никаких других пунктов разгрузки судов не существовало. Поэтому важнейшей задачей, от решения которой зависела связь Ленинграда со страной, являлось создание хотя бы минимальных условий для разгрузки судов на западном берегу Ладожского озера. Военный совет Ленинградского фронта приказал произвести рекогносцировку возможных мест разгрузки озерных барж от мыса Осиновец до мыса Морьин Нос и составить технические проекты постройки причалов для приема 12 озерных барж ежесуточно. Обследованием было установлено, что пунктами, годными для устройства пристаней, являлись гавани Осиновец и Гольсмана. Осиновецкая гавань площадью около 5 тыс. кв. м расположена у Осиновецкого маяка, в 500 м от железной дороги Ленинград -- Ладожское Озеро и в 1,5 км от станции Ладожское Озеро. Рядом с гаванью, в 250 м, проходило шоссе Ленинград -- Морье. Побережье в районе гавани было покрыто высоким лесом, что создавало удобные условия для укрытия грузов. Начальнику тыла фронта было вменено в обязанность к 10 сентября сосредоточить в районе Осиновецкой гавани штат и средства Шлиссельбургского перевалочного района для создания причалов. В течение короткого времени бойцы строительных и саперных батальонов, ленинградские рабочие соорудили на западном берегу Ладоги пирсы, соединили их узкоколейкой с основной железнодорожной магистралью, выстроили различные склады, вырыли землянки. Из Ленинграда были переправлены краны, транспортеры, мотовозы и другое оборудование. Всего к концу сентября 1941 г. в Осиновце было построено 2 причала с глубинами на подходах 2.5 м, в гавани Гольсмана -- 2 причала с глубинами 2,5 и 1,7 м и в бухте Морье -- одна дамба с глубинами до 2 м. Для осуществления перевозок, кроме портов, нужны были суда. Естественно, что главная тяжесть перевозок должна была пасть на судовой состав Северо-Западного речного пароходства. В результате к началу блокады Ленинграда СЗРП имело на Ладожском озере и на Волхове всего 5 озерных и 72 речных буксира, 29 озерных и около 100 речных барж. По своему состоянию суда, особенно несамоходные, были малопригодны для плавания по Ладоге. Поэтому для перевозок были выделены только 43 деревянные сухогрузные, 4 металлические и 2 деревянные нефтеналивные баржи, но практически все они были устаревшие и при плохой погоде плавать по Ладоге не могли. Специально для обороны перевозок была организованна Ладожская военная флотилия. Работа по ее формировании проводилась на Ладожском озере, в Ленинграде и Кронштадте и состояла из укомплектования флотилии кораблями и личным составом и подготовки их к боевым действиям. Вначале Ладожская военная флотилия оказывала содействие войскам приозерных армий: поддерживала их огнем корабельной артиллерии, высаживала тактические десанты, эвакуировала соединения, прижатые противником к берегу. С начала сентября 1941 г. главной задачей флотилии являлось обеспечение перевозок через Ладожское озеро. Транспортировка грузов в Ленинград проводилась сложным и длинным путем. До ст. Волхов грузы доставлялись по железной дороге через Вологду, Череповец и Тихвин. Затем вагоны подавались на пристань Гостинополье, где грузы переваливались на мелкосидящие речные баржи. Из Гостинополья речные буксиры проводили баржи по Волхову до Новой Ладоги, где на волховском рейде грузы перегружались на озерные баржи. Дальнейший путь барж до Осиновца проходил по Ладожскому озеру, по которому их вели озерные буксиры или корабли Ладожской военной флотилии. Из Осиновца грузы по узкоколейке доставлялись к Ириновской железнодорожной ветке, по которой они уже следовали прямо в Ленинград. Навигационные условия на Ладожском озере для перехода судов на трассе Новая Ладога -- Осиновец были очень трудными. Трасса не была оборудована вследствие того, что, как уже указывалось, до войны суда для прохода в Неву пользовались прибрежным каналом. Командование Балтийского флота и Ладожской военной флотилии принимало все необходимые меры к оборудованию фарватеров между Новой Ладогой и Осиновцом. Вступили в строй Ладожские маяки. Однако полностью работы по оборудованию фарватера были завершены лишь к навигации 1942 г. В связи с угрозой со стороны противника, особенно его авиации, командование Ленинградского фронта с самого начала навигации на Ладожском озере принимало меры по защите водных перевозок. Однако в начале сентября 1941 г. в районе ст. Ладожское Озеро, Морье, Осиновец действовал только один зенитный артиллерийский дивизион, средств которого было недостаточно для надежного прикрытия перевалочных баз на западном берегу Шлиссельбургской губы. Поэтому генерал С. Е. Прохоров совместно с адмиралом И. С. Исаковым разработали систему ПВО района, наметили схему размещения зенитной артиллерии. Лишь к началу ноября 1941 года было организованна вся система водной перевозки грузов, обороны территории от авиации противника.

   Но уже к началу холодов водный путь по Ладожскому озеру стал невозможен. Однако, это не смогло прервать поставки в город так необходимых Ленинграду грузов.

**Шестая остановка - Монумент "Разорванное кольцо". 40 км Дороги Жизни. Вагановский спуск.**

   Самая удобная для подъезда остановка, поэтому подойти к мемориалу следует обязательно. В начале рассказа на этой остановки следует рассказать об общем положении Дороги Жизни и Ленинграда на зиму 41/42 годов. И логично перейти к созданию Ледовой трассы по льду Ладожского озера. Далее подойти в плотную к памятнику и рассказать о истории его создания, его символическом значении.

   До ноября 1941 года было наконец-то налажены водные перевозки грузов, но уже в первых числах ноября на Ладоге начинает образовываться лед, что заставило свернуть все транспортные перевозки продовольствия, боеприпасов, оружия и других необходимых грузов в город. Над Ленинградом вновь нависла страшная тень голодной смерти без надежды на спасение. Ноябрь стал первым месяцем, отмеченным фактами массовой смерти от голода. Отметим, что в сентябре - октябре 1941 г. ежедневный расход муки составил 920 т, а с 20 ноября-510 т - это МИНИМАЛЬНАЯ НОРМА ВЫДАЧИ ХЛЕБА:

   рабочим - 250 г в день, а всем остальным (иждивенцам, служащим, детям - 125 г). Необходимость в восстановлении поставок в город продовольствия все увеличивалась. Создание ледовой трассы для города необходимо.

   Подготовка к созданию военно-автомобильной дороги (ВАД) началась еще в октябре и требовала тщательной подготовки. Начинается сбор сведений о состоянии воды и ледового покровы озера. Только в начале декабря озеро покрылось сплошным слоем льда, но толщина его лишь 20 см, а в январе - 30-35 см.

   Автодорожный отдел, учитывая эти параметры, подготовил 4 варианта маршрута Ледяной дороги. 12 ноября 1941 г. при ледяном покрове 12 - 13 см из Кобоны вышел первый отряд из 7 машин, но в этот день машины не смогли пересечь Ладогу. Лишь 22 ноября автоколонна из 60 машин смогла выйти из. Ленинграда в направлении Кобоны и успешно достичь ее, а 23 ноября они привезли в Ленинград 7 т муки.

   Загруженные по пол тонны муки, двигаясь с дистанцией в 100 метров и более, машины медленно продвигались по зеркальной глади льда, буксуя и часто проваливаясь под лед. Колонны сбивались с трассы из-за отсутствия ориентиров, но несмотря на это до 21 апреля 1942 года, за 152 дня по ней было перевезено 361тыс. тонн грузов, эвакуировано 514 тыс. ленинградцев и 35 тыс. раненых бойцов, 3100 ж/д вагонов промышленного оборудования.

   "По Ладоге зимней, по хрупкому льду

   В буран и бомбежку машины идут,

   И ночью и днем, у врага на виду

   Снаряды и хлеб Ленинграду везут".

   И еще отрывок из стихотворения того же автора:

   "Бетонная арка и памятный камень

   Ледовую трассу сквозь годы ведут....

   Сначала ее проложила шагами

   Гидрографов группа по тонкому льду

   Потом и машины пошли на Кобону,

   А лед под колесами гнулся, трещал,

   Но помнит водитель, что каждою тонной

   Он жизнь восьми тысяч детей защищал.

   Она пролегла ледяными полями,

   "Дорогою жизни" назвали ее

   И жизнь пробивалась сквозь холод и пламя,

   Бомбежки, метели и взломанный лед".

   Медленно проезжая по хрупкому льду, управляя машиной с подножки, замерзая от леденящего ветра, шоферы, выехав из Кобоны, въезжали со льда на берег именно здесь, у Вагановского спуска. В память об этом символическом прорыве блокады, когда еще враг не был отброшен от стен Ленинграда, через Ладожское озеро прошла связующая нить города и страны. Не случайно монумент назван "Разорванное кольцо". Давайте рассмотрим его внимательней:

   Словно арка возвышаются две железобетонные конструкции весом по 32 тонны и высотой по 7 метров каждая символизирует кольцо блокады и разрыв между ними -- Дорогу жизни. Именно дорога жизни и проложила путь к победе, путь к полному снятию Блокады. На площадке под арками в бетоне -- следы протектора машин. Рядом с мемориалом расположены два железобетонных шара, имитирующих прожектора, а также зенитное орудие калибра 45 мм в память о героических зенитчиков, защищавших ледовую трассу, в морозы и вьюгу дежуривших на своих постах. У подножия кольца выбиты строки 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".

   Об этом памятнике писали многие, но, пожалуй, острее всех раскрыл его образ поэт А.Молчанов:

   "То ли тянущиеся дуги

   Несомкнувшегося кольца,

   То ль сведенные, словно руки,

   Крылья Ладожского моста.

   То ли радуга добрым знаком

   Распахнулась на фоне льдин,

   То ль ворот триумфальных арка

   В честь дороги "ВАД-Сто один"

   Где теперь монумента насыпь,

   Там был спуск пологий на лед.

   Здесь начало ледовой трассы,

   ЕЕ славы бессмертный взлет".

   Авторами монумента выступала целая творческая группа архитектора В.Г Филиппова, скульптора К.М. Симуна, инженера И.К.Рыбина, автор текстов - поэт Б.А. Кежун.

   Мемориал "Разорванное кольцо" был открыт 29 октября 1966 г.

**Слова на проезде (экскурсовод).**

   А мы продолжаем путь по автомобильной "Дороге жизни". С Вагановского спуска автомобили шли вдоль возведенных причалов к другому транспортному узлу к Осиновцу, который вместе с ж/д станцией "Ладожское озеро" стал главным перевалочным пунктом на Дороге. Сюда уже через 3 дня после начала блокады прибывает первый караван с продовольствием.

**Седьмая остановка - Осиновец, Осиновецкий маяк, ж/д. станция "Ладожское озеро".**

   Информации об этих объектах немного, поэтому лучше их объединить для рассказа и показа в единый блок. Следует дать краткую историческую справку о поселке, маяке, станции, рассказать о значимом перевалочном пункте в годы Блокады, показать мемориал на ж/д станции "Ладожское озеро".

   Осиновец, как населенный пункт был известен еще с 12 века. Его жители в основном занимались рыболовством, которое было хорошо развито. Во время царствования Петра 1, его ставленник - немец Гольдман в этом районе организовал каменоломню, известна легенда: все улицы новой столицы Российского государства мостились брусчаткой из камня здешних разработок. Во время правления Екатерины 2 здесь появляется первый в России фаянсовый завод, что создало необходимость появлению в этом районе разветвленной транспортной сети. Лишь в г.г. Великой Отечественной войны Осиновец стал ключевым пунктом: здесь заканчивался сухопутный и начинался водный или ледовый участок Дороги.

   Через 3 дня с начала блокады сюда прибывают первые продовольственные грузы - 626 тонн зерна и 116 тонн муки. Был восстановлен и Осиновецкий маяк, освещавший путь судам и автоколоннам ночью.

   На здании маяка - мемориальная доска в память 1-у каравану, доставившему Ленинграду хлеб:

   "сюда 12 сентября 1941 г. - первый караван".

   Осиновецкому маяку посвящены поэтические строки:

   "В тельняшке полосатой,

   Как истинный моряк,

   Стоит молодцевато

   Над Ладогой маяк.

   Стоит, высок и строен,

   Прикрыв рубцы от ран,

   Дороги Жизни воин,

   Блокадник - ветеран".

   Отсюда по узкоколейной ж.д. дороге грузы перевозились на Ириновскую ж.д. на станцию "Ладожское озеро" и оттуда в Ленинград на Финлянский вокзал. В годы Великой Отечественной войны эта станция стала основной узловой. В память о труде железнодорожников на станции сооружен мемориал, включающий памятник-вокзал, у здания вокзала подлинный паровоз серии ЭШ-4375, перевозивший тяжелые составы по железнодорожной ветке Дороги жизни. Много событий было связано с этим паровозом, многое повидал он во время войны, а сейчас застыл как солдат в строю и напоминает нам о тех грозных днях:

   "В конце пути, у Ладоги

   Колесами прирос,

   В лучах победной радуги

   Блокадный паровоз.

   Давно утихли выстрелы,

   Смолк вой над головой,

   И электрички быстрые

   Щадят его покой".

   Мемориал на ж/д станции был открыт 27 января 1974 к 30-летию снятия Блокады по проекту архитекторов В.И.Кузнецова и Э.И. Казарновского. В здании вокзала создан музей. В 1975 г. здесь был сооружен памятник в виде перекрученных кусков брони с многочисленными пробоинами по проекту скульптора И.И. Павловой и архитектора В.М. Герасимовского.

**Заключительная часть.**

   Мы с вами проделали путь в 90 км:

   45 - от ж\д станции Ржевка до Ладожского озера - это дорога "Надежды", по ней шел автотранспорт со спасаемыми от огня и голода ленинградцами, "Веры в победу" стал путь обратный, по которому в осажденный город доставлялись хлеб, боеприпасы, военную технику, пополнение армии.

   Каждый километр этой дороги отмечен мемориальным столбом, исполненным из белого бетона с рельефным изображением символики Советского периода: звезды или серпа и молота с надписью "Дорога жизни", а может это путь к бессмертию?

   "Она - как легенда, как песня, как знамя.

   У этой дороги не будет конца -

   Она навсегда пролетела через память,

   Навеки прошла через наши сердца".

   Подвиг Ленинграда в годы Великой Отечественной войны нельзя выразить громкими лозунгами, величие города в его достоинстве, Воин и Труженик он вынес на своих плечах

   и голод, и холод, и бомбежки, и артобстрелы, пережил трагедию и сохранил память о Великой "Дороге жизни".