

- Перед тем, как начать повествование по презентации, включаю видео из фильма «Блокада» 1ч. «

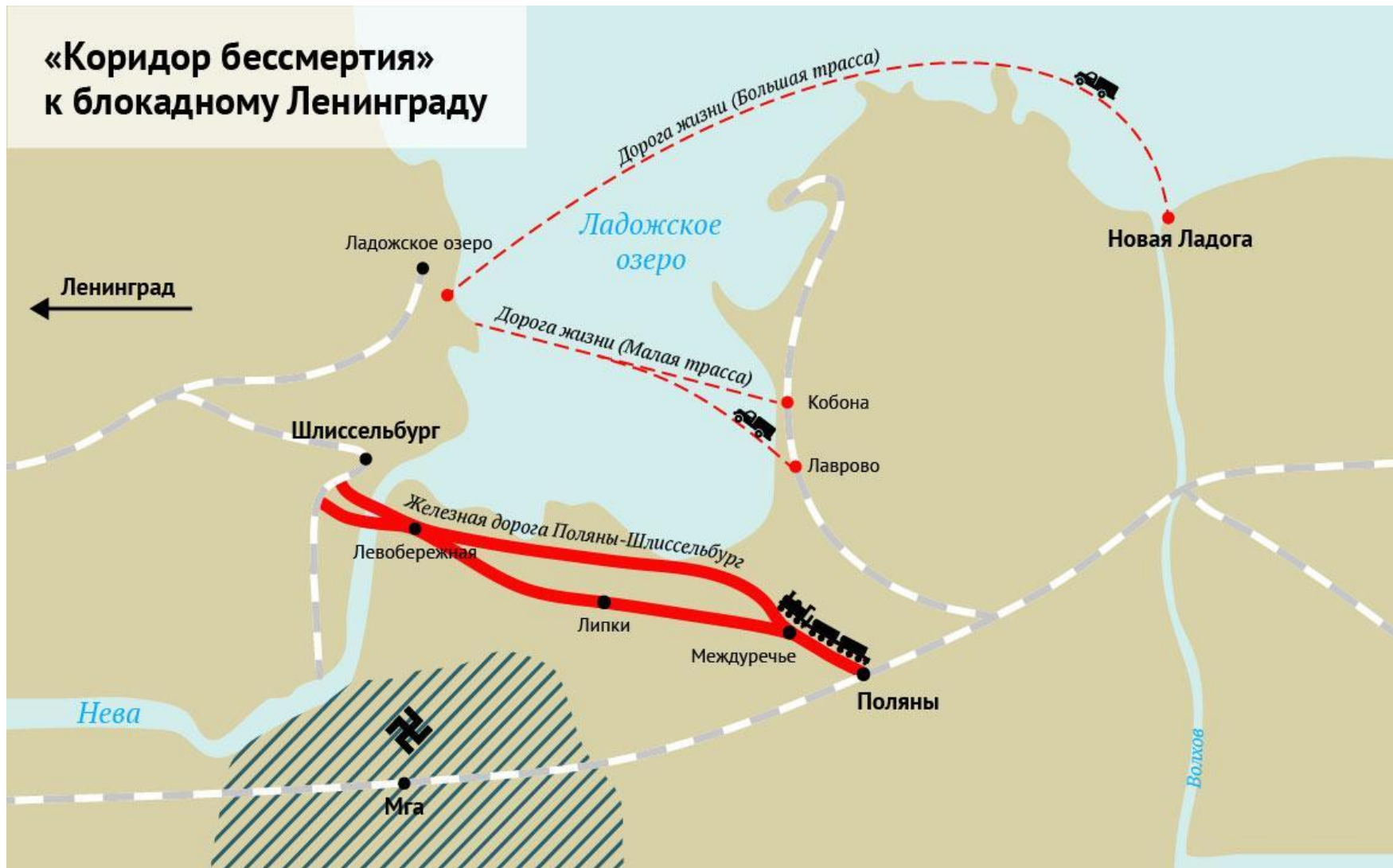
«Дорога победы»



Страница Красногвардейского района



Дорога жизни и «Дорога победы»



Особенности «Дороги победы»

Менее известная,
чем Дорога жизни, но не
менее значимая.

Рекордсмен по трудностям в
ходе строительства, по
скорости возведения мостов и
дороги, по уникальности
используемых технологий.

Дорога победы

Связана с именем **И.Г. Зубкова**, который был
первым человеком,
которому было доверено
строительство
ленинградского метро.

Временная, а потому...
...забытая?

- Видео из «Встретимся в метро»
(5-6минут)

Строительство «Дороги победы» (основные вехи)



Низководный мост (через Неву прямо по льду в районе Староладожского канала. Ширина реки там 1050 метров, а глубина – 6,5 метров. Первый, временный мостовой переход получился длиной 1300 метров. По сути, это была замороженная в лёд полукруглая эстакада, обращённая выгнутой стороной к Ладоге, навстречу течению, для прочности. Работали круглосуточно и тоже под огнём противника. Теперь трудно даже представить, что мост

Начало движения по «Дороге победы»



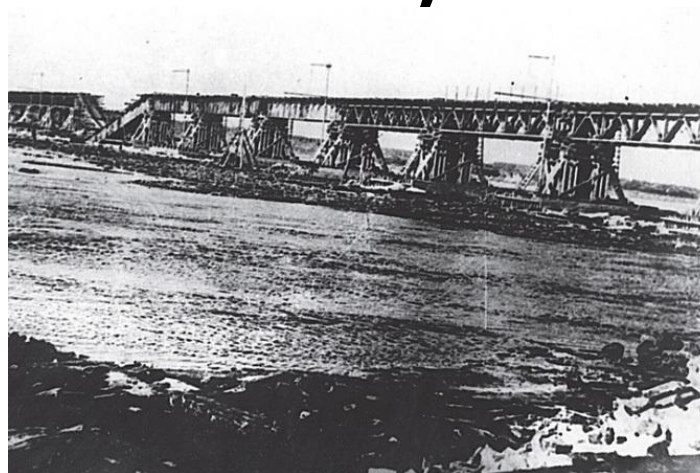
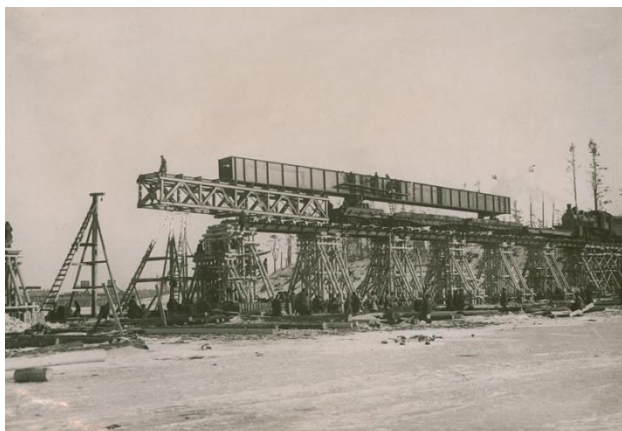
05.02.43 – началось движение по железнодорожной линии – Дороге Победы.

Сначала по Шлиссельбургской трассе ходило 2-3 пары поездов в сутки. Этого городу было мало. Тогда было введено движение поездов караванным способом: одну ночь все поезда передвигались в Ленинград, другую – из Ленинграда.

Интервал между поездами постепенно с 20-30 минут был уменьшен до 3-5 минут, что дало возможность за ночь пропускать в одну сторону 16-25 поездов.

Для безопасности движения почти на каждом километре пути вдоль Дороги Победы стояли девушки – «живые семафоры», регулировавшие фонариками продвижение поездов, идущих след в след. Проходящие поезда забирали их и высаживали других. Если девушки не было, значит – она или замёрзла или убита и есть опасность диверсии. Каждый рейс по этой трассе приравнивался к подвигу: люди работали в условиях постоянных обстрелов.

Строительство «Дороги победы» (основные вехи)



Высоководный мост

Мост было решено строить на 350м ниже по течению низководного моста. Для строительства моста было принято оригинальное решение. В середину ряжей, на которых должен стоять мост забивали несколько свай, а свободное место засыпали камнями. Такой конструкции не страшны сильное течение и ледоход. Когда лед на реке перестал выдерживать вес машин, камни для ряжей таскали ленинградские женщины-метростроевцы на листах кровельного железа, как на санях, по льду. Строители несли потери от артиллерийских обстрелов врага, но мост был построен почти на месяц раньше намеченного срока (18марта 1943г.)



Значение «Дороги победы»

- Железная дорога Шлиссельбург (Петрокрепость) – Поляны работала до 10 марта 1944 года (затем перевозки пошли обычным путём через ст. Мга).

За это время по Дороге Победы:

- Было проведено 5 тысяч 440 поездов. Один эшелон заменял тысячу легендарных «полторок», маленьких грузовиков, работавших на ладожской Дороге жизни.
- Было доставлено более 4,5 млн. тонн груза – продовольствие, топливо и сырьё.
- Через неё провозили для укрепления Ленинградского и Волховского фронтов целые воинские части самоходной артиллерии и танков, боеприпасов и оружия, а также войсковые подразделения и в первую очередь – инженерные.
- Всё это в январе - феврале 1944 г. обеспечило успешное наступление войск Красной армии на северо-западном направлении, полное снятие блокады Ленинграда.
- Научило новому в военном деле, маскировке и т.п.

Герои «Дороги победы»



