

Непокорённый Ленинград. Музейный урок.

Слайд	Текст
1	Ленинградцы, дети мои! Ленинградцы, гордость моя! Так начинается стихотворение поэта Джамбула Джабаева. Оно посвящено ленинградцам, людям которые в неимоверно тяжёлых условиях блокады жили, работали, любили, надеялись на светлое будущее и приближали победу как могли. Сегодня наш музейный урок о непокорённом Ленинграде.
2	В январские дни 1944 года ценой неимоверных героических усилий Советской армии была прорвана блокада Ленинграда. Она продолжалась 872 дня. Город выстоял, победил, но ценой огромных жертв. По официальным данным только от голода погибло более 641 000 человек.
3	Гордая Родина - мать на Пискаревском кладбище охраняет прах мирных жителей и воинов, погибших во время блокады.
4	Мы знаем по сбивчивым трудным рассказам, О горьком, победном пути, Поэтому должен хотя бы наш разум Дорогой страданья пройти! И мы разобратся обязаны сами В той боли, что мир перенес, Конечно, мы смотрим иными глазами – Такими же, полными слез.
5	10 июля 1941 года немецкие войска начали наступление к Ленинграду с рубежа реки Великая. 31 июля на Карельском перешейке на Ленинград начали наступать финские войска.
6	8 сентября после захвата крепости Шлиссельбург кольцо вокруг Ленинграда было замкнуто, началась блокада.
7	В подготовленных в ставке Гитлера тезисах доклада «О блокаде Ленинграда» от 21 сентября указывалось: «...б) сначала мы блокируем Ленинград и разрушаем город, если возможно, артиллерией и авиацией... г) остатки „гарнизона крепости“ останутся там на зиму. Весной мы проникнем в город... вывезем все, что осталось живое, в глубь России или возьмём в плен, сровняем Ленинград с землей и передадим район севернее Невы Финляндии».
8	8 сентября 1941 года после налета немецких бомбардировщиков на Бадаевских складах в Ленинграде возник пожар. Никогда прежде ленинградцы не были свидетелями такого масштабного разгула огненной стихии. К моменту пожара на складах находилось 3 тысячи тонн муки и 2,5 тысячи тонн сахара. По существовавшим в сентябре нормам выдачи продовольствия этих запасов для населения города хватило бы на 2—3 дня.
9	И сюда стали приходить измученные голодом ленинградцы и есть эту пропитавшуюся сахаром землю. Кто-то ел прямо сырую землю, а кто-то относил ее домой в ведрах, мешках и даже наволочках. Потом землю варили, процеживали и пили мутную, но спасительно сладкую воду.
10	К моменту начала Великой Отечественной войны Ленинград был вторым по значению городом в СССР и одним из крупнейших промышленных центров

	страны. Здесь действовало 333 крупных завода. 92 предприятия, включая авиационную промышленность, были эвакуированы в тыл в начале войны. Но заводы, не успевшие вывезти оборудование до августа, вынуждены были остаться в городе и продолжить работу по мере возможностей.
11	Кировский завод отдали под танки и самолеты, здесь производили и истребители, и штурмовики, и бомбардировщики, и учебные самолеты. Ижорский завод выпускал бронекорпуса и бронеавтомобили, двигатели для торпедных катеров.
12	С 1940 года только в Ленинграде выпускали знаменитые тяжёлые танки КВ (Клим Ворошилов). Легендарные «Катюши» изготавливались на Выборгской стороне, в цехах заводов имени Климова и имени Карла Маркса. Под установки использовались обычные грузовики ЗИС – 5, находившиеся в частях фронта в достаточном количестве.
13	В октябре 1941 года немцы наступили на Тихвин, начались проблемы с доставкой продовольствия. В ноябре на Ленинград обрушился страшнейший голод и череда смертей. Фашисты хотели взять Северную столицу измором. Произведенная продукция стала оставаться в городе, но рабочие продолжали трудиться из последних сил. Известие о том, что зимой 1941-42 в Ленинграде, несмотря на голод, не закрывается военное производство, шокировало даже Гитлера. Он не ожидал, что противостоять ему будет такой самоотверженный и мужественный народ.
14	Карточки ввели ещё до блокады – 17 июля 1941 года.
15	На глазах таяли и суточные нормы продовольствия. Двести граммов хлеба в день — вот весь дневной рацион служащих, иждивенцев и детей начиная с 1 октября 1941-го. Рабочие и инженеры получали по 400 граммов. Спустя месяц по карточкам будут выдавать ещё меньше хлеба...
16	Главную роль в поддержании жизни осаждённого города сыграли перевозки по Ладоге. В период навигации — по воде, а с установлением холодной погоды — по льду.
17	Пресноводное Ладожское озеро по площади занимает третье место в рейтинге самых крупных озёр России. Постоянные ветра и штормы делали озеро смертельно опасным. Но другой магистрали для спасения города не было.
18	Подготовка к строительству ледовой трассы началась ещё в октябре 1941 года. Сначала — теоретическая. Необходимо было собрать информацию о ледовом режиме озера и наметить оптимальный маршрут. Первый вариант «Дороги жизни» соединил мыс Осиновец и маяк Кареджи.
19	Общая протяжённость ледового участка — 30 километров. Изначальный план предполагал устройство двух полосной трассы шириной 10 метров для одновременного движения в две стороны и с питательно-прогревочными пунктами через каждые пять километров.
20	Однако маршрут «Дороги жизни» несколько раз менялся — только за первый месяц эксплуатации это случилось 4 раза. От двухполосной трассы тоже быстро отказались. Решили, что безопаснее проложить отдельные полосы, разнесённые друг от друга на расстояние 100–150 метров — по одной в каждом направлении. Так снижался риск разрушения льда.

21	Считалось, что грузовик всего с одной тонной груза безопасно проедет только по льду толщиной в 20 сантиметров и больше. Но сложное положение осаждённого города вынуждало рисковать. Ещё 17 ноября замеры показали, что лёд на Ладоге вдвое тоньше необходимой нормы — всего 10 сантиметров! Но ждать было нельзя.
22	Утром 20 ноября с ленинградской стороны по ледовой трассе с огромными предосторожностями двинулся первый обоз. Пока ещё гужевой — около 350 конных упряжек с санями. К вечеру он добрался до посёлка Кобона на другом берегу, загрузился 60 тоннами муки и обратно вернулся уже 21го. Лишь 22 ноября этот же маршрут преодолееет колонна из 60 грузовиков — по большей части это были ГАЗ-АА, с прицепными санями. Ледовая «Дорога жизни» заработала!
23	Организация ледяной, жизненно важной трассы №101 была делом новым и очень сложным. Начальниками дороги в разное время были Монахов Василий Георгиевич, Нефёдов Михаил Александрович, Якубовский Борис Васильевич.
24	Из-за тонкого льда движение поначалу было организовано с максимальной осторожностью. В ноябре по «Дороге жизни» ежедневно доставляли около 100 тонн грузов. К декабрю эта цифра выросла втрое, а к январю вдесятеро! Но даже толстый лёд не давал гарантий от неприятностей. Иногда грузовики проваливались в воду без видимой причины. Ленинградский учёный Наум Моисеевич Рейнов изобрёл прогибограф. Это устройство фиксировало колебания льда в диапазоне от десятой доли секунды до одних суток. Так удалось определить опасную скорость — 35 км/ч — и рассчитать оптимальные интервалы движения. Водителям рекомендовали не приближаться к впереди идущей машине ближе чем на 70 метров.
25	В первую зиму, с ноября 1941-го по апрель 1942-го, «Дорогу жизни» обслуживали около четырёх тысяч машин. Водители работали в жутких условиях труда. Часто, особенно в осенние и весенние месяцы, водителям приходилось управлять машиной... стоя. Рулить одной рукой, устроившись на подножке. Так было больше шансов спастись — выпрыгнуть из грузовика в случае провала льда.
26	Много проблем доставляли немцы. Авианалёты и артобстрелы трассы наносили «Дороге жизни» не столько прямой, сколько косвенный урон — воронки от бомб и снарядов быстро затягивались тонким льдом и, припорошенные снежком, превращались в коварные ловушки на пути советских полуторок.
27	«Дорогу жизни» обслуживали 350 регулировщиков, а количество регулировочных постов с изначальных 45 единиц быстро выросло до 75. Для поддержания бесперебойной связи вдоль дороги организовали линию связи. Для этого в ладожский лёд пришлось вмораживать телеграфные столбы!
28	Трассу в режиме нон-стоп обслуживали около сотни бензовозов на шасси ЗиС-5. Сортировочные пункты, организованные с обеих сторон Ладоги, помогали эффективно распределять грузы. Здесь разгружались машины, курсирующие по льду, а дальше драгоценное продовольствие, медикаменты и боеприпасы автомобильным и железнодорожным транспортом шли в Ленинград. Постоянный контроль толщины льда обеспечивала группа

	специалистов, трижды в месяц выдававшая гидрологические прогнозы о состоянии «дорожного» покрытия. Всего только за время первой зимовки лёд на Ладоге измеряли более 3640 раз!
29	В действующие части Красной армии из Ленинграда по Ладоге отправлялись тяжёлые танки КВ! Конечно, ехали они не на грузовиках, а своим ходом. А чтобы уменьшить удельное давление на лёд, башню с танка снимали и грузили на сани, которые танки тащили за собой по льду.
30	Сложно поверить, но во вторую блокадную зиму в пару к автомобильной дороге на ладожском льду планировали проложить ещё и рельсовый путь! Строительство железной дороги на замёрзшем Ладожском озере шло полным ходом, пока в середине января 1943-го советские войска не заняли Шлиссельбург, разорвав кольцо окружения Ленинграда.
31	Первый в мире подводный трубопровод для перекачки нефтепродуктов был проложен в 1942 году в блокадном Ленинграде. Фантастическая задумка и фантастическое воплощение. Трубопровод построили за 43 дня.
32	Никто на тот момент в мире и в мирное время не строил трубопроводы по дну, под водой. Технические задачи тоже поражали: длина — 30 км, из них 21 км непосредственно по дну Ладожского озера на глубине от 1 до 13 метров. И всё это при очень непростых климатических условиях весенней продуваемой Ладоги, но главное — под огнём противника! Передовая была всего в двух километрах! За проект головой отвечал главный инженер Давид Шинберг. Трубы нашли на Ижорском заводе, конечно, стальные. 19 июня 1942 года правительственная комиссия подписала акт приёмки объекта, оценив работу строителей на «отлично».
33	В январе 1943 года была разработана военная операция «Искра». Общее руководство осуществлял Георгий Константинович Жуков. Войска Ленинградского фронта под командованием Леонида Александровича Говорова и войска Волховского фронта под командованием Кирилла Афанасьевича Мерецкова соединились у Шлиссельбурга. 27 января 1943 года блокада была прорвана.
34	27 января 1944 года в результате наступательных действий Красной Армии блокада была полностью снята. Закончилась самая длительная и чудовищная блокада в мировой истории, которая длилась 900 дней и ночей.
35	Но память о ней жива. Мы гордимся мужеством советских людей, мы будем помнить всех тех, кто погиб во время блокады. Мы гордимся тобой, Ленинград! Сестра моя, товарищ, друг и брат, Ведь это мы, крещенные блокадой! Нас вместе называют — Ленинград, И шар земной гордится Ленинградом. Да здравствует, да царствует всегда Простая человеческая радость, Основа обороны и труда, Бессмертие и сила Ленинграда!

Опять война.
Опять блокада,-
А может, нам о них забыть?
Я слышу иногда:
« не надо.
Не надо раны беречь.
Ведь это правда, что устали
Мы от рассказов о войне.
И о блокаде пролистали
Стихов достаточно вполне.»
И может показаться:
Правы
И убедительны слова.
Но даже если это правда.
Такая правда
Не права!
Я не напрасно беспокоюсь,
Чтоб не забылась та война:
Ведь эта память – наша совесть.
Она, как сила, нам нужна.