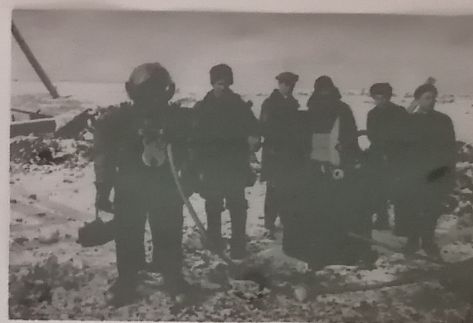


Боевой мосток

ПЕРВЫЙ В МИРЕ ПОДВОДНЫЙ ТРУБОПРОВОД



О «Дороге жизни» знают практически все — эта транспортная магистраль через Ладожское озеро позволила наладить поставки в осаждённый город, а в обратном направлении эвакуировать 1,4 млн человек. Но горюче-смазочных материалов по этому маршруту перевозилось довольно мало — менее 10% от общего объёма грузов. И это понятно: стандартные грузовички-«полторки» ГАЗ-АА (прозванные так за свою грузоподъёмность — 1,5 тонны, как у современной малотоннажной «Газели») или небольшие озёрные суда не могли взять много на борт. Приходилось выдумывать нестандартные варианты: к примеру, буксир мог тащить вплавь несколько сцепленных цистерн. Поэтому таким важным способом снабжения — хотя и гораздо менее известным по сравнению с «Дорогой жизни» — оказался Ладожский трубопровод. Его идея была предложена военным инженером-гидротехником Ниной Соколовой — первой в СССР женщиной-водолазом, которая служила в 27-м отряде Экспедиции подводных работ особого назначения (ЭПРОН) на Ладоге.

В 1942 году в блокадном Ленинграде построили первый в мире подводный трубопровод для перекачки нефтепродуктов. Главным инженером проекта был Давид Яковлевич Шинберг.

Трасса проходила от мыса Кареджа на восточном берегу Ладожского озера до железнодорожной станции Борисова Грива на западном берегу. Протяжённость трубопровода составила 30 км, из них 21 км — по дну озера.

Строительство велось в трудных условиях, прямо около линии фронта, без необходимых подготовительных работ и при отсутствии всей необходимой вспомогательной техники и оборудования.

15 июня 1942 года трубопровод был сдан в эксплуатацию. Подводную часть строили всего 15 дней, с 31 мая по 14 июня 1942 года.

Производительность трубопровода достигала 350 тонн горючего в сутки. Трубопровод действовал 20 месяцев, за которые перекачал около 40 тысяч тонн горючего.