**«Блокада Ленинграда.**

**По местам боевой славы».**

**«Дорога жизни».**

**Руководитель проекта: Шигаров Дмитрий**

**Бердиев Александр**

**Мазелкин Илья**

**Торосян Кирилл**

**Консультант: Орловский Алексей Яковлевич**

**Москва**

**2014 г.**

**Здравствуйте друзья!!!**

**Мы приветствуем вас на экскурсии.**

**Наша сегодняшняя тема – «Блокада Ленинграда.**

**По местам боевой славы».**

**Слова на переезде**

**Экскурсовод 1**

Сегодня мы отправляемся по «Дороге жизни».

Ребята расскажите, что вы знаете о Блокаде Ленинграда и о «Дороге жизни»?

В планах гитлеровского вермахта Ленинграду отводилось особое место. Согласно плану «Барбаросса», Ленинградское направление являлось одним из трех главных, на котором, наряду с Московским и Киевским, началось вторжение немецко-фашистских войск. Гитлеровцы планировали, что сначала они захватят Ленинград, а затем двинут все войска на Москву.

**Почему сначала именно Ленинград, а уж потом Москва?** Кроме военных расчетов, были также экономические и политические. Ленинград был вторым после Москвы промышленным центром с мощнейшим оборонным потенциалом (более 1000 гигантских предприятий индустрии), крупнейшим морским и речным портом и железнодорожным узлом. И, что было для Гитлера в политическом плане не менее важным, — колыбелью Октябрьской революции, оплотом и символом большевизма. Уничтожение такого города с полным истреблением почти четырехмиллионного населения было бы для СССР сокрушительным ударом.

**Экскурсовод 2**

В своих воспоминаниях маршал СССР Г.К. Жуков писал, что, отправляя его на Ленинградский фронт, 8 сентября 1941 года Сталин сказал: «Вашей задачей является не допустить врага в Ленинград, чего бы это вам ни стоило».

Ленинградская блокада была установлена 8 сентября 1941 года, когда фашистскими войсками был захвачен Шлиссербург. Это был последний сухопутный маршрут, который вел из Ленинграда на большую землю.

**Экскурсовод 3**

Шел ноябрь сорок первого года. Второй по значению город СССР Ленинград уже более двух месяцев находился в блокаде. Нормы выдачи продовольствия снизились ниже физиологического минимума. 13 ноября 200-граммовый паек был уменьшен до 150 граммов хлеба, а с 20 ноября он составил лишь 125 граммов.

**Экскурсовод 4**

Ситуацию усугубило еще и то обстоятельство, что с 5 ноября покрылась льдом поверхность ладожского озера, по которому в первые два месяца блокады суда доставляли в Ленинград продовольствие и вывозили эвакуированных. Естественно, встал вопрос о том, как организовать дальнейшее снабжение города. Лишь к 17 ноября Ладожское озеро замерзло окончательно. После нескольких пробных маршрутов было открыто движение по так называемой **:** «Дороге жизни»

«Машины шли… колонны… люди…

Сквозь смерть и эхо канонад.

И каждый свято верил – будет

Спасен голодный Ленинград!»

Всего в первую блокадную зиму ледовая дорога работала 152 дня. Во вторую зиму с 19 декабря 1942 года по 30 марта 1943 года «Дорога жизни» спасала Ленинград 101 день.

**ФОТО 1**

Если мы посмотрим на схему дороги, то увидим, что она состоит как бы из двух частей. Первая часть сухопутная, вторая – водная.

**Первая остановка нашего пути - Ржевский коридор Блокады**

**Экскурсовод 1**

Дорога, пролегавшая от станции Ржевка к центру Ленинграда, получила название Ржевский коридор, бывший по сути продолжением дороги жизни в черте Ленинграда. Это была единственная транспортная магистраль, связывающая Ленинград со всей страной с сентября 1941 года по март 1943 года. Этот район (особенно станция Ржевка) подвергался регулярным бомбардировкам и артобстрелам. По этому коридору в осажденный город были доставлены сотни тысяч тонн продовольствия. Медикаментов и боеприпасов. По этому пути было вывезено на «большую землю» более миллиона изможденных Ленинградцев.

**Экскурсовод 2**

Мы подходим кпамятнику "Регулировщица", который появился на Дороге жизни в 1986 году. На пересечении Большеохтинского проспекта и шоссе Революции находился первый регулировочный пункт. Отсюда машины шли к Ладоге, начиная свой путь здесь, в самом начале [Ржевского коридора](http://forum-spb.name/leningradskaya-blokada/706-rzhevskii-koridor-blokady.html), далее к железнодорожной станции Ржевка, мимо разных населенных пунктов и до самой воды, примерно 45 километров.   
Девушки-регулировщицы стояли на всем пути Дороги жизни, и на льду Ладожского озера в том числе. В любую погоду, в мороз, дождь и ветер, под разрывающимися бомбами и в голодном истощении, регулировщицы были на своем посту и указывали путь идущим машинам.

**ФОТО 2**  
 «На бортах снаряды, пули тоннами.

Кладбища из глины и воды.

А машины с хлебом шли колоннами,

Ленинград спасая от беды

Там на первом километре к Ладоге

Спят девчата наши вечным сном.

А над ними звезды. Солнце.

Радуги, Облака, дождь

От станции Ржевка до поселка Морье на Ладожском озере по Дороге жизни – по нынешней автотрассе А128 в 1967 году было установлено 45 памятных километровых знаков. Каждый из них — мемориальная стела, на которой рядом с пятиконечной звездой слова «Дорога жизни и весенний гром»

Бетонная стела мемориальной трассы «Ржевский коридор» на дороге жизни объект «Зеленого пояса славы Ленинграда». В нижней половине по периметру расположены барельефы со сценами зимней блокадной тематики. В верхней половине опоясана золотой лентой, к которой прикреплена гранитная табличка с надписью «Ржевский коридор блокады»

**КВЕСТ 1**

**Вторая остановка нашего пути**

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

**Экскурсовод 3**

Черные дни истории оставили глубокий шрам на теле города. Двести блокадных дней стали роковыми для тысяч людей. Дети и подростки работали вместо взрослых, готовились стать связистами, разведчиками, санитарами. Они в любой момент были готовы оказать посильную помощь за оборону города. Дети из последних сил защищали родной город, совершали подвиги, становились героями… посмертно. Более пятнадцати тысяч детей получили медаль «За оборону Ленинграда».

**Экскурсовод 4**

**Цветок жизни** — мемориальный комплекс, входящий в Зелёный пояс Славы. Открыт 28 октября 1968 года. На лепестках 15-ти метровой каменной ромашки - лицо улыбающегося мальчика и слова детской песни "Пусть всегда будет солнце". Рядом находится плита, на которой высечена надпись: "Во имя жизни и против войны. Детям - юным героям Ленинграда 1941 - 1944 годов." Вокруг памятника высажено 900 берез, по одной березе за каждый день блокады. До сих пор в январские дни березы украшают алыми галстуками.

Ромашку и траурный курган соединяет аллея Дружбы. На высоких стелах, которые установлены вдоль аллеи, рассказывается о героизме юных 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"».

**Экскурсовод 1**

Город жил, сражался и ковал оружие для грядущей победы; вместе со взрослыми встали на защиту любимого города дети и подростки Ленинграда. Они встали к станкам на военных заводах, дежурили и тушили зажигательные бомбы на чердаках, выращивали овощи на полях совхозов, ухаживали за ранеными и больными, воевали в партизанских отрядах. Более пяти тысяч ленинградских подростков за мужество и героизм, проявленные в дни блокады

«Они, ленинградские дети,

Писали в своих дневниках

О самой последней конфете,

О ломящей боли в ногах.

О том, что на улице трупы

По всюду лежат и гниют.

О том, что кончаются крупы

И хлеба все меньше дают.

Война их терпеть научила

И сделала старше в сто раз.

В героев она превратила

Обычных детей, вроде нас».

**Экскурсовод 2**

Ребята вы знайте, что дети даже младше вас тоже были героями? Мы расскажем о одном из них : Галя Комлева

**Фото 3**

Когда началась война, и фашисты приближались к Ленинграду, для подпольной работы в поселке Тарновичи - на юге Ленинградской области - была оставлена вожатая средней школы Анна Петровна Семенова. Для связи с партизанами она подобрала самых надежных своих пионеров, и первой среди них была Галина Комлева. Юная связная приносила от партизан задания своей вожатой, а ее донесения переправляла в отряд вместе с хлебом, картошкой, продуктами, которые доставали с большим трудом. Однажды, когда посыльный из партизанского отряда не пришел в срок на место встречи, Галя, полузамерзшая, сама пробралась в отряд, передала донесение и, чуть погревшись, поспешила назад, неся новое задание подпольщикам. Вместе с комсомолкой Тасей Яковлевой Галя писала листовки и ночью разбрасывала их по поселку. Фашисты выследили, схватили юных подпольщиков. Два месяца держали в гестапо. Галя, никого не выдала. Она была расстреляна. Подвиг Гали Комлевой Родина отметила орденом Отечественной войны 1 степени.

**Экскурсовод 3**

**Мемориал "Дневник Тани Савичевой".**

Завершается аллея небольшим высоким искусственным холмом, где в окружении березок установлены гранитные блоки с копиями страниц знаменитого дневника Тани Савичевой — это Траурный курган. Восемь страничек, вырванных из телефонной записной книжки. Как их мало, и как много они говорят о тех страшных блокадных днях и ночах.

900 дней и ночей длилась блокада. Продовольствия не хватало. Была введена хлебная карточка блокадника. В самый страшный период зимы 1941-42 года (температура падала ниже 30 градусов) суточную норму хлеба в блокадном городе урезали пять раз. После пятого снижения — с 20 ноября по 25 декабря 1941 года — рабочие получали по 250 граммов хлеба в день, все остальные — по 125. При этом «блокадный» хлеб состоял на две трети из примесей — в него добавляли целлюлозу и опилки.

**ФОТО 4,5,6**

Страшная судьба постигла и семью Савичевых. Таня Савичева родилась в 1930 году, ей было всего 12 лет, когда шла война. Большая и дружная была семья Савичевых. Отец, Николай Родионович работал пекарем, пёк душистый и вкусный хлеб. Мать, Мария Игнатьевна, работала белошвейкой на фабрике. Началась война. Во время войны Таня вела дневник. В воскресенье 28 декабря 1941 года одиннадцатилетняя школьница Таня Савичева сделала первую запись в своем страшном дневнике. В книжке девять страниц, на шести из них - даты. Шесть страниц - шесть смертей. "28 декабря 1941 года Женя умерла... Бабушка умерла 25 января 1942-го. 17 марта - Лека умер. Дядя Вася умер 13 апреля. 10 мая - дядя Лёша, мама - 15 мая. Савичевы умерли. Большая Умерли все. Осталась одна Таня. Таню обнаружили служащие специальных санитарных команд, обходившие ленинградские дома. Когда ее нашли, она была без сознания от голода. Вместе со 140 другими ленинградскими детьми в августе 1942 года девочку эвакуировали в село Красный Бор Горьковской области. Врачи два года боролись за ее жизнь. Таню перевели в расположенный в том же районе Понетаевский дом инвалидов с более квалифицированным медицинским обслуживанием. Но болезнь уже была неизлечимой. 24 мая Таню перевезли в Шатковскую районную больницу. Там 1 июля 1944 года она и умерла. Ее похоронили на поселковом кладбище.

**Экскурсовод 4** В Петербурге открыта мемориальная доска в память о Тане Савичевой, написавшей блокадный дневник 27 января 2005 .

**ФОТО 7,8,9,10**

Дневник Тани Савичевой стал одним из вещественных свидетельств фашистских зверств на Нюрнбергском процессе, а сама девочка - символом мужества блокадного Ленинграда. О ее судьбе написаны десятки книг, сняты фильмы, есть звезда, названная в ее честь. Но Таня ошибалась, и Савичевы умерли не все. В таких страшных условиях выжила родная сестра Тани, Нина Николаевна, которая по сей день живёт под Петербургом.

Сейчас дневник Тани находится в Музее истории Ленинграда в Санкт-Петербурге. Его копия выставлена в витрине мемориала Пискаревского кладбища, где покоятся 570 тысяч горожан, погибших во время 900-дневной фашистской блокады.

**КВЕСТ 2**

**Наша третья остановка памятный знак «Балтийские крылья» установленный в 1968 году.**

**Экскурсовод 1**

Он посвящен военному аэродрому «Приютино», который размещался там и был частично переделан в аэродром «Гражданка». Основу памятнику составляет врытый в землю хвост самолета, с прикрепленной по центру эмблемой. На бетонной плите, рядом с монументом, вырезана поясняющая 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.

Доставка грузов также производилась авиатранспортом. С появления первых ледовых явлений на Ладоге и до начала полноценной работы ледовой трассы авиаснабжение города составляло значительную часть от всего грузопотока. 20 сентября 1941 года Государственный Комитет Обороны принял постановление «Об организации транспортной воздушной связи между Москвой и Ленинградом», согласно которому предполагалось доставлять в город ежедневно 100 тонн грузов и эвакуировать 1000 человек.

**Экскурсовод 2**

Летчики Балтийского флота и летчики-истребители Ленинградского округа в годы войны героически защищали единственную артерию, связывающую город с большой землей. Работа ледовой дороги во многом зависела от 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". В дни прорываблокады Ленинграда советские летчики вели боевые действия с большим напряжением, проявляли массовый героизм. При выполнении боевого задания по уничтожению неприятельских складов боеприпасов самолет летчика-гвардейца коммуниста И. Трубицына получил серьезное повреждение и загорелся. Тогда отважный воин направил машину на одно из помещений склада и взорвал его, повторив бессмертный подвиг Н. Гастелло. Приказом он был зачислен навечно в списки полка. Через несколько дней такой же подвиг совершил комсомолец Максимов.

**Экскурсовод 3**

Эти и другие подвиги широко пропагандировались в воздушной армии. В авиационных частях проводились митинги, на которых летчики клялись отомстить за смерть героев. На одном из них лейтенант В. Ф. Полуновский заявил, что бессмертный подвиг Трубицына и других товарищей вдохновляет бойцов на новые боевые подвиги. "Я даю клятву перед вами, - говорил он, - что буду бить врага не жалея своей жизни до полной победы! " В 283-м истребительном авиаполку после проведения митинга пять летчиков подали заявления с просьбой принять их в партию. Лейтенант В. Д. Коняхин в своем заявлении писал: "Только партия большевиков могла воспитать таких бесстрашных героев, какими являлись коммунист Трубицын и комсомолец Максимов, которые беззаветно любили свою Родину. Я горжусь тем, что защищаю свою любимую Родину здесь, под великим городом Ленина. В бой с ненавистным врагом хочу идти коммунистом. Клянусь, что это высокое звание оправдаю с честью, а если для победы потребуется моя жизнь, то отдам ее, как Трубицын и Максимов" . Своими подвигами В. Д. Коняхин подтвердил эту клятву. В 1945 г. он стал Героем Советского Союза.

**Экскурсовод 4**

В целом в осуществлении прорыва блокады Ленинграда авиация Волховского фронта сыграла важную роль. За операцию она произвела 4565 боевых самолето-вылетов, в том числе 2599 на непосредственную поддержку и прикрытие ударной группировки войск. На противника были сброшены более 1700 т бомб, выпущены до 11 тыс. реактивных снарядов и свыше 220 тыс. пушечных снарядов. В воздушных боях были сбиты 90 самолетов .

**ФОТО 11**

**Слова на проезде**

**Экскурсовод 1**

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.

Здесь в городе Всеволожске у Румболовской горы сходятся две дороги к Ладоге. Во время войны пользовались обеими. Но главная была от Ржевки до Румболовской горы. Здесь 10-й километр дороги и отсюда начиналась единственная дорога по суше к Ладоге, которой пользовались защитники города. Обратите внимание : на дороге , недалеко от обозначения границы Всеволожска, на левой стороне мы можем увидеть небольшой гранитный камень – это первый памятный знак Дороги жизни , установленный по инициативе начальника тыла Ленинградского фронта генерал-лейтенанта Ф.Н. Лагунова

**КВЕСТ 3**

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

**Экскурсовод 2**

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 увидеть памятник. Так же мы с вами увидим памятник «машине –солдату», Дом Героев и послушаем о действиях советской авиации и некоторых летчиках- героях .

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 заслуженного триумфа. Обратите внимание: 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".

**Экскурсовод 3**

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 об этом мемориале:

"У дороги, 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!".

**Экскурсовод 4**

**ФОТО 12**

Легендарная для ленинградцев «полуторка», которую еще называют «машиной-солдатом», получила заслуженное внимание 27 января 2012 г. Данная дата стала днем открытия соответствующего памятника на Румболовской горе, расположив его недалеко от храма Спаса Нерукотворного Образа. Именно на этом 10-м км небезызвестной Дороги жизни велись наиболее ожесточенные обстрелы.

Памятник сделали точной копией с сохранением размеров известного военного грузовика «Газ-АА», только выполненного из бронзы мастерами Ростова-на-Дону. Заказал изготовление Благотворительный Фонд «Древо жизни». Известный художник Сергей Исаков является автором памятника. Легендарный автомобиль стоит на каркасе в обрамлении колючей проволоки. Именно «полуторки» позволили эвакуировать из блокадного Ленинграда, несмотря на ведущийся противником обстрел, порядка 1,5 миллиона жителей, эти же грузовики поставляли в город необходимые продукты и топливо.

Сама «полуторка» появилась на Горьковском автозаводе впервые 29 января 1932г., выполнена была по чертежам самой компании «Ford», так как заводы сотрудничали в техническом плане. Простая внешне, она была на то время достаточно мощной и продвинутой. Важной особенностью была способность работать на разных недорогих видах топлива, вплоть до керосина при подходящих условиях.

В годы войны эти машины широко использовались, ну а для блокадного Ленинграда они вообще стали практически основным видом транспорта. Этот памятник увековечивает героизм водителей, а также напоминает молодежи о тяжелых испытаниях, пережитых в военные годы жителями города.

**Экскурсовод 1**

Если повернуть от памятника в сторону Колтушского шоссе, то увидим 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.

Рядом с Домом растет береза, она напоминает о летчике Герое Советского Союза Василии Алексеевиче Гречишникове.

**ФОТО 13**

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.

Экскурсовод 2

Можно так же вспомнить и о судьбе такого знаменитого летчика, как Севастьянов А.Т.

**ФОТО 14**

Младший лейтенант Алексей Тихонович Севастьянов командовал звеном 26-го истребительного авиационного полка (7-й истребительный авиационный корпус, Ленинградская зона противовоздушной обороны, Войска ПВО страны). За период боевых действий провел 47 боевых вылета, двадцать два воздушных боя, в паре сбил два самолёта противника и аэростат наблюдения. Совершил первый ночной таран в небе над Ленинградом. 4 ноября 1941 года младший лейтенант А. Т. Севастьянов на самолете И-153 во время патрулирования ленинградского неба атаковал бомбардировщик He.111. После того как закончились патроны, пошел на таран и, приблизившись сзади к "хейнкелю", отрубил ему винтом хвостовое оперение. Севастьянов покинул свой поврежденный истребитель и приземлился на парашюте. Вражеский бомбардировщик упал в районе Таврического сада, выбросившиеся на парашютах члены его экипажа были взяты в плен. За этот воздушный бой Севастьянов был представлен к званию Героя Советского Союза, а также ему было присвоено звание старшего лейтенанта с назначением командиром эскадрильи.

**Экскурсовод 3**

23 апреля 1942 года А. Т. Севастьянов пал смертью храбрых при защите Дороги жизни через Ладогу. Вылетев на выручку товарищам, ведущим неравный бой с мессершмиттами, отвлек внимание на себя и был сбит в неравном бою. Самолет упал в окрестностях п. Рахья. Место гибели было найдено 15 июня 1971 года. В поисках принимали участие ветераны полка, старожилы и школьники п. Рахья. Самолет Севастьянова был обнаружен в торфяном болоте на глубине 1,5 метра в 2,5 км южнее п. Рахья. 21 июня 1971 года останки летчика с воинскими почестями были захоронены на Чесменском кладбище. На месте гибели установлен памятник .

**ФОТО 15**

КАРПОВ Александр Терентьевич (1917–1944), дважды Герой Советского Союза (1943, 1944), капитан (1943). Самый результативный летчик ПВО. Прикрывал с воздуха «Дорогу жизни», связывавшую Ленинград с тылом страны. Совершил около 500 боевых вылетов, участвовал в 97 воздушных боях, сбил лично 28 и в группе 8 самолетов противника. Погиб 20 окт. 1944 при выполнении боевого задания.

**ФОТО 16**

**КВЕСТ 4**

**Слова на проезде**

**Экскурсовод 4**

Сейчас мы познакомились с судьбами некоторых 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.

**ФОТО 17**

**Экскурсовод 1**

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.

**Экскурсовод 2**

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, 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. 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.

На возвышенности рядом с деревней Корнево Всеволожского района Ленинградской области в 1967 году был сооружен мемориал "Катюша", входящий в "Зеленый пояс Славы".

Здесь в 1941-1945 гг. зенитные части прикрывали "Дорогу жизни".

**Экскурсовод 3**

Не доезжая немного до деревни Романовка, возле стелы «12 километр» можно свернуть в поле и увидеть кусок старой настоящей Дороги жизни, точнее – это восстановленный фрагмент. Проехав сотню метров по мощеному булыжнику, можно представить, в каких условиях трудились военные шоферы.

Три высокие стелы работы архитектора А. Д. Левенкова выполняют роль указателей, которые были установлены на всем протяжении пути. На одной из них написано: «На Кобону», на средней — призыв: «Чем больше рейсов, тем быстрее победа над врагом», последняя стела указывает путь: «На Ленинград». Также на памятнике написано: «Слава героям Дороги жизни. I 200 ООО ленинградцев эвакуировано. 1 500000 тонн грузов доставлено в Ленинград».

**ФОТО 18**

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

**Экскурсовод 4**

Катюша — появившееся во время Великой Отечественной войны неофициальное название бесствольных систем полевой реактивной артиллерии БМ-13 (и последующих модификаций). Существует множество версий появления этого названия в народе (от названия песни Блантера «Катюша» до маркировки «К» на миномете и пр.). А разработка этого типа оружия началась еще в 1921 году.

Удачное расположение объекта с правой стороны по движению автобуса позволит выйти и подойти к мемориалу вплотную, рассмотреть его во всех подробностях.

( Выход из автобуса)

**Экскурсовод 1**

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. 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!".

**Экскурсовод 2**

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".

**КВЕСТ 5**

**Слова на проезде**

**Экскурсовод 3**

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, 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.

**Экскурсовод 4**

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. 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.

**Экскурсовод 1**

На западном берегу Ладоги не существовало никаких пунктов разгрузки судов. Поэтому важнейшей задачей, от решения которой зависела связь Ленинграда со страной, являлось создание хотя бы минимальных условий для разгрузки судов на этом берегу Ладожского озера. Военный совет Ленинградского фронта приказал произвести рекогносцировку возможных мест разгрузки озерных барж от мыса Осиновец до мыса Морьин Нос 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. 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.

**Экскурсовод 2**

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.

**ФОТО 19,20**

**Экскурсовод 3** Наличие на Ладожском озере широкого причального фронта позволило специализировать отдельные пирсы и причалы на определенных категориях погрузочно-разгрузочных операций. Военный совет фронта еще 19 апреля 1942 г. установил следующую специализацию пристаней:

Осиновец — прием продовольствия, интендантского и технического имущества, эвакуация больных, раненых и населения;

Гольсмана — прием горюче-смазочных материалов, угля, жидкого топлива и отправка различных грузов из Ленинграда;

Морье — прием спецгрузов;

Гостинополье — отправка горюче-смазочных материалов, угля» жидкого топлива;

Новая Ладога — отправка продовольствия, военно-технического морского имущества, прием эвакуированных жителей Ленинграда;

Коса — отправка продовольствия и спецгрузов, прием грузов из Ленинграда;

Кобона — отправка продовольствия, сантехнического имущества, прием эвакуируемых из Ленинграда раненых и гражданского населения.

Специализация пристаней, совершенствовавшаяся по мере портового строительства в течение всей навигации, имела большое значение для организации погрузочно-разгрузочных работ и во многом способствовала выполнению плана перевозок.

**Экскурсовод 4**

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.

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

**Разорванное кольцо**

**Экскурсовод 1**

Пред нами мемориал, входящий зелёный пояс славы – Разорванное кольцо. Его построили в 1965—1968 гг. по инициативе поэта Михаила Дудина:

Не забыть мне зарниц Шлиссельбурга,

Батареи немецкой налет.

Зимней ночи косматая бурка

Опустилась на ладожский лед.

человека пережившего блокаду и посвятившего этим тяжелым, но героическим годам, множество поэтических строк. Памятник находится на Вагановском спуске, откуда автоколонны брали курс к восточному берегу Ладожского озера и куда потом возвращались, преодолев расстояние в 30 километров. Автороми памятника являются Архитектор В.Г. Филиппов, скульптор К.М. Симун

Две железобетонные арки (вес 32 тонны, высота 7 метров) символизируют кольцо блокады, разрыв между ними — Дорогу жизни. На площадке под арками в бетоне — следы протектора машин. Рядом с мемориалом также расположены два железобетонных шара, имитирующих прожектора, а также зенитное орудие калибра 45 мм. 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!

**Экскурсовод 2**

Памятник посвящен тяжелейшей странице в истории Великой Отечественной войны. В сентябре 1941, после того, как город был окружен противником, единственным путем сообщения с ним оставалось Ладожское озеро. Оно находилось в пределах досягаемости артиллерии и авиации осаждающих.

**Положение Дороги Жизни на зиму 41/42**

В октябре начались работы по подготовке к строительству ледовой трассы через Ладожское озеро. В основном работы заключались в обобщении разрозненных данных о ледовом режиме Ладожского озера, трассировки дороги исходя из этих данных и расчёте затрат на её сооружение. 13 ноября начальником тыла Ленинградского фронта Ф. Н. Лагуновым был подписан приказ «Об организации постройки ледяной дороги по водной трассе мыс Осиновец — маяк Кареджи». Дорогу предполагалась устроить шириной 10 м для двухстороннего движения автотранспорта, через каждые 5 км должны были сооружаться питательно-обогревательные пункты. С 15 по 19 ноября 12 групп вели обследование установившегося льда. Дорога жизни связывала с 12 сентября 1941 по март 1943 года блокадный Ленинград со страной.

**Положение Ленинграда на зиму 41/42**

**Экскурсовод 3**

По данным на 12 сентября 1941 года, хлеба, крупы и мяса могло хватить на 30–35 суток, жиров на 45 суток, сахара и кондитерских изделий на 60 суток. Каменного угля при строжайшей экономии могло хватить лишь до ноября, жидкого топлива — до конца сентября.  
Введенные по карточной системе нормы продовольствия стали быстро снижаться. 1 октября 1941 года хлебный паек для рабочих и инженерно-технических работников был снижен до 400 г в день, для служащих, иждивенцев и детей — до 200 г. Карточки на другие продукты почти не отоваривались. Хлеб стал практически единственной пищей. **Саша:** С 20 ноября по 25 декабря (пятое снижение) рабочие получали по 250 г хлеба в день, все остальные — по 125 г. При этом «блокадный» хлеб состоял на 2/3 из примесей (в него добавляли целлюлозу и опилки), был сырой. Это значит, что 125-граммовый или 250-граммовый кусок был совсем маленьким и низкопитательным. За этим жалким кусочком нужно было отстоять многочасовую очередь на морозе, которую занимали еще затемно. Бывали дни, когда бомбежки срывали работу хлебозаводов, булочные так и не открывались. **Илья:** И матери возвращались домой с пустыми руками, где их ждали голодные дети. В такие дни люди не ели ничего. Ни-че-го. В качестве пищевых заменителей использовались целлюлоза, хлопковый и льняной жмых, технический альбумин; было налажено производство пищевых дрожжей из древесины, витамина С из лапок хвои. Варили и ели древесный клей. Разрезали на куски и варили «суп» из кожаных сапог и туфель. Начались цинга и дистрофия.  
Иссякли запасы топлива. Остановился трамвай. В жилые дома прекратилась подача электроэнергии. 25 января 1942 года в Ленинграде перестала работать последняя водонапорная станция. Вышла из строя канализация.  
 **Экскурсовод 4**

В секретном «Сообщении о событиях в СССР» от 18 февраля 1942 года гитлеровцы констатировали: «Уже в декабре у большей части гражданского населения Ленинграда наблюдалось опухание от голода. Все чаще жители падают на улицах и остаются лежать мертвыми… Уже в конце января количество ежедневно умиравших от голода и холода составляло 2–3 тысячи человек. В большом числе жертвами голода могут стать дети, особенно — малыши, для которых нет питания». Город был отрезан от снабжения. Невозможность прокормить несколько миллионов жителей и защитников города обернулась гуманитарной катастрофой. Единого мнения о потерях населения по сей день нет. Для порядка считается, что погибло около 1 миллиона 200 тысяч жителей. Причем подавляющее большинство из них – от голода. Его пик пришелся на зиму 41-42 годов. В этот период были зафиксированы многочисленные случаи каннибализма.

**ФОТО 6**

**Ледовая трасса**

**Экскурсовод 1**

С наступлением ледостава перевозки водным путем прекратились. Началась подготовка к строительству зимней дороги по льду Ладожского озера.

После разведки, изучения ледовой обстановки и сооружения первой нитки ледовой магистрали 20 ноября с Вагановского спуска у деревни Коккорево спустился на лед конно-санный обоз, который возглавил старший лейтенант М.С. Муров. Около 350 саней направились на восточный берег озера в Кобону.

Погрузив на сани 63 тонны муки, обоз утром 21 ноября прибыл в Осиновец. На следующий день, 22 ноября, в Кобону за продовольствием ушла колонна из 60 автомашин ГАЗ-АА под командованием майора В. А. Порчунова. Совершив трудный рейс, колонна вернулась 23 ноября, доставив 33 т продовольствия.

Лед был настолько хрупким, что двухтонный грузовик вез лишь 2-3 мешка продовольствия. Так родилась, ставшая знаменитой, ледовая трасса, которую именовали Военно-автомобильной дорогой № 101.

**ФОТО 19**

**КВЕСТ 6**

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

**Экскурсовод 2**

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.

**ФОТО 21**

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.

**Экскурсовод 3**

Осиновецкий маяк расположен на берегу Ладоги, прошло уже более ста лет с того момента, как он озаряет своим светом близлежащие территории. За сорок километров можно увидеть сияние, которое исходит от этого каменного великана.

Маяк возвышается на семьдесят четыре метра над уровнем моря. Подняться на самую высокую точку можно по винтовой лестнице. Количество ступеней равнозначно количеству дней в високосный год - ровно 366. За свою многолетнюю историю стены маяка покрылись плесенью, но и поныне 500-ваттная лампа на вершине посылает сигналы с апреля по ноябрь раз в четыре секунды.

Ладожское озеро всегда было неспокойным – во время шторма на нём нередко гибли люди. Во времена блокады здесь построили порт, а до этого момента корабли никогда не приставали к берегам Ладоги. В сентябре 1941 года именно Осиновецкий порт принимал первый караван с зерном для осаждённого города. Он стал единственно возможной транспортной магистралью для блокадного Ленинграда.

**ФОТО 22**

**Экскурсовод 4**

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".

Экскурсовод 1

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.

**КВЕСТ 7**

**Экскурсовод 2**

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".

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".