27 августа в Ленинград пришёл последний грузовой поезд, а 8 сентября началась блокада города: немецко-фашистские и финские войска окружили его с северо-запада и востока, перерезав все сухопутные связи. Внутри кольца остались два с половиной миллиона жителей вместе с войсками ленинградского фронта.

8 сентября после бомбёжек сгорели Бадаевские склады, где хранились большие запасы продовольствия. К этому моменту по продовольственным карточкам рабочие и инженеры получали по 600 грамм хлеба в день, служащие — по 400, неработающие граждане и дети — 300. Нормы понижались всю осень, достигнув к 20 ноября рекордных 250 грамм для рабочих и 125 грамм для детей. В состав хлеба с начала блокады стали добавлять различные примеси – солод, жмых, сою, мучную пыль, целлюлозу.

Сообщение осталось возможным только по небу и по воде – через южную оконечность Ладожского озера. К его берегам от Ленинграда была проложена военно-автомобильная дорога № 101 (102), начавшая работу 12 сентября. Булыжно-мостовой путь проходил от станции Ржевка до прибрежного посёлка Коккорево. К ближайшему от него мысу Осиновец прибывали буксиры с баржами, вышедшие от Новой Ладоги. От Осиновца к Ржевке шла и узкокелейная железная дорога, по которой доставлялась часть грузов в осаждённый город.

Водный путь проработал недолго из-за ранних холодов – в начале ноября южная часть озера начала замерзать, а в конце месяца по ней была запущена ледовая трасса, которая действовала до 23 апреля 1942 года. Проехав озеро, машины выезжали к селу Кобона, и направлялись к станциям Подборовье и Заборовье, которые снабжали Ленинград, дорога обратно к берегу шла через Новую Ладогу. Длина пути в одну сторону составляла 278 километров по суше и около 30 по льду. По этому маршруту в город завозили продукты и боеприпасы, а жителей и раненых солдат вывозили в эвакуацию. Позже весь путь получил название Дороги жизни.

Благодаря ледовой трассе и водным навигациям в город постепенно возвращалась жизнь. В 1942 году заработало отопление, а после прокладки бензопровода по дну Ладоги стал вновь ходить транспорт. Увеличивались и объемы выдаваемого продовольствия, помимо хлеба, горожане стали получать и другие продукты.

Немецкие войска не один раз пытались прервать транспортное сообщение по Ладоге. Самая крупная попытка была предпринята 22 ноября 1942 года – рано утром немецкие суда атаковали остров Сухо, который служил важным ориентиром в период водной навигации. Вскоре на нём высадился десант. Захват острова позволил бы заблокировать проход судов и машин по озеру и снова отрезать Ленинград от Большой земли. Битва на Сухо продолжалась несколько часов, закончившись победой советских войск, преследовавших немецкой флот вплоть до Кексгольма (сегодняшний Приозерск) на северо-западе Ладоги.

С окончанием водной навигации 1942 года началось строительство железной дороги над Ладожским озером. Оно не было завершено, так как 18 января 1943 года в ходе операции «Искра» была прорвана блокада Ленинграда. Полностью она была снята через год – 27 января 1944.

Дорога жизни действовала до марта 1943 года, пережив три навигации и дважды проработав как ледовая трасса. За этот период по ней было доставлено в город около 200 тысяч тонн грузов, эвакуированы 133 тысячи ленинградцев и многие тысячи раненых воинов.

Мемориальный комплекс вдоль Дороги стал складываться уже после войны, его наиболее известные памятники были возведены в 1960-е–1970-е годы. Он является частью более крупного комплекса – двухсоткилометрового «Зелёного пояса славы», посвященного обороне Ленинграда.

Каждый километр пути от Ржевки до Коккорево отмечен мемориальными столбами-стелами с надписью «Дорога жизни». На памятниках нечётных километров изображены звёзды, чётных – серп и молот, символизирующие соответственно героизм военных и рабочих Ленинграда. Их возведение началось в 1967 году по проекту архитектора М. Н. Мейселя.

Первый крупный мемориал «Дороги жизни» располагается на её третьем километре – это «Цветок жизни», посвящённый детям блокадного Ленинграда. Он получил название в честь памятника в виде бетонного цветка, созданного Павлом Ивановичем Мельниковым в 1968 году. По инициативе пионеров был создан пионерстрой по благоустройству мемориала. На его схематичных лепестках изображён улыбающийся мальчик рядом с надписью «Пусть всегда будет солнце». Цветок будто вырывается из земли, что является символическим изображением торжества жизни. Высота мемориала 10 метров.

От памятника отходит Аллея Дружбы, высаженная в 1970-м году. Она соединяет «Цветок жизни» с самым поздним сооружением мемориала — траурным курганом «Дневник Тани Савичевой» архитекторов Александра Даниловича Левенкова и Геннадия Георгиевича Фетисова (1975 год). Это восемь стел, на которых увековечены дневниковые записи одиннадцатилетней ленинградки Тани Савичевой, оставленные ей в голодные 1941-1942 годы. Первоначально курган был бетонным, строки дневника на незастывшем материале выводили пионеры Ленинградской области, участвовавшие в сооружении мемориала. Позже стелы заменили на гранитные. В 1982 году вдоль Аллеи Дружбы были установлены памятные стелы, повествующие о подвигах юных жителей Ленинграда в военные годы.

В 1970 году к западу от «Цветка жизни» была высажена роща из 900 берёз. Около её начала расположен гранитных блок со строками

«Здесь 900

Берёз

Их столько

Сколько дней

Суровых было».

Деревья до сих пор ежегодно украшаются красными пионерскими галстуками.

На шестом километре Дороги, вдоль современной автомобильной трассы располагается памятник А. Д. Левенкова «Балтийские крылья», установленный в 1968 году. Он представляет собой врытое в землю хвостовое оперение самолёта, рядом находится стела с надписью: «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». В 1975 году в честь двадцатилетия Победы около монумента были посажены 20 берёз.

Девятый километр «Дороги жизни» отмечен гранитной стелой – одним из первых памятников 1960-х годов.

Следующий мемориальный комплекс находится во Всеволожске – единственном городе Ленинградской области, избежавшем оккупации в 1941 году. В этом районе располагался тыл Ленинградского фронта, сыгравший большую роль во время прорыва блокады. Здесь же проходил десятый километр Дороги. Памятники были установлены у подножия Румболовской горы, по которой мемориал и получил своё название. Его главная часть – одиннадцатиметровые листья дуба и лавра, выполненные из металла. Они символизируют славу и мужество, а небольшой жёлудь рядом с ними – продолжение жизни. На одной оси с памятником находится стела из красного гранита со стихами блокадной поэтессы Ольги Берггольц:

«Дорогой жизни шёл к нам хлеб,

Дорогой дружбы многих к многим.

Ещё не знают на земле

Страшней и радостней дороги».

Архитекторами мемориала выступили П. Ф. Козлов и В. Н. Полухин. Памятники были возведены с помощью рабочих Фрунзенского района и торжественно открыты в 1967 году. В 2014 году «Дуб и лавр» отреставрировали, отремонтировав лестницу, пешеходную дорожку и высадив возле них клумбы. Выше по Дороге жизни расположен памятник легендарному автомобилю «Полуторка», на которых в дни Блокады Ленинграда осуществлялось сообщение по Дороге жизни.

Недалеко от Румболовской горы – на 12 километре – сохранился подлинный участок Дороги, мощёный булыжником. Сегодня там находятся три мемориальных стелы-указателя с надписями «На Кобону», «Чем больше рейсов, тем быстрее победа над врагом», «На Ленинград», созданные А. Д. Левенковым.

На 17-м километре около деревни Корнево архитектор Л. В. Чулкевич выполнил памятник «Катюша», посвящённый легендарной боевой советской машине БМ-13. От земли поднимаются пять 14-метровых металлических балок, которые символизируют направляющие «Катюши». Рядом с монументом установлена стела со стихами поэта-фронтовика М. А. Дудина, который выступил инициатором создания «Зелёного пояса славы»:

«1945. Эти грозные годы запомни!

Здесь проходила Дорога жизни.

Мужеством храбрых спасен Ленинград,

Павшим героям бессмертная слава!».

В деревне, где находится памятник, в военное время базировалась зенитная батарея.

На 31-м километре Дороги, за Ириновкой находится братское кладбище, где похоронены защитники Ленинграда.

Последний и наиболее известный мемориал комплекса – «Разорванное кольцо» – открылся в 1966 году. Он расположен на 40-м километре, близ села Коккорево – конечной точки сухопутной Дороги жизни. Памятник создали архитектор В. Г. Филиппов, скульпторы К. М. Сумин и В. Т. Дугонец, инженер И. А. Рыбин, установили его рабочие Калининского района. Разорванное кольцо – это две несходящиеся полуарки из бетона, внутри которых впечатаны следы шин. Оно символизирует саму Дорогу жизни как единственный водный путь, снабжающий осаждённый Ленинград продовольствием. У подножия арок расположены белые шары, напоминающие о прожекторах, которыми молодые девушки, стоя на льду озера, освещали трассу Дороги. На площадке находится пушка 52-К, какие прикрывали ледовый путь, а рядом – стела со строками 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».

С 1968 года в посёлке Осиновец на 45 километре работает музей «Дорога жизни». На его территории выставлены разные виды транспорта, перевозившего грузы по Дороге: грузовой автомобиль «Газ АА», больше известный как «полуторка», буксирный пароход «Ижорец-8», самоходные тендеры, спроектированные специально для ладожской навигации 1942 года, транспортный самолёт ЛИ-2. Рядом с музеем расположен Осиновецкий Маяк и мемориальная стела. Комплекс завершается на 47 километре Дороги, её последний памятник – грузовой паровоз «Комсомолец» ЭШ4375, работавший на Ириновской железнодорожной ветке «Дороги жизни».