

«Живи, священный город,
живи, бессмертный город,
любимый наш Ленинград»

Н.С. ТУМАНОВ

**ЛАДОГА
пять нитей
ЖИЗНИ**



«Европейский Дом»
Санкт-Петербург
2019

Издание осуществлено
при поддержке



Н.С. Туманов. ЛАДОГА. ПЯТЬ НИТЕЙ ЖИЗНИ. — Санкт-Петербург.:
Издательство «Европейский Дом», 2019 — 248 стр., илл

ISBN 978-5-8015-0402-5

© Т.Н. Косоурова (Туманова), наследники,
составление, 2019
© Т.А. Кудрявцева, предисловие, послесловие,
литературная обработка, редактура, 2019
© Издательство «Европейский Дом», 2019

Уважаемые читатели!

Книга, которую вы держите в руках, рассказывает об одной из самых героических страниц в истории ленинградской энергетики — прокладке по дну Ладожского озера знаменитого «Кабеля жизни» в годы блокады.

Осенью 1941 года территории, по которым проходили линии электропередачи в город, оказались захвачены врагом, подвоз топлива к объектам электроэнергетики прекратился, часть оборудования была демонтирована и эвакуирована. Зима 1941–1942 годов стала самой страшной для Ленинграда: в условиях жесточайших морозов в домах не было электрического света и тепла, не работал водопровод, прекратилось движение электротранспорта. Вернуть в город электричество было жизненно необходимо!

Для восстановления электроснабжения специалистами «Ленэнерго» был разработан не имеющий аналогов проект строительства линии электропередачи «Волховская ГЭС–Ленинград». В условиях осажденного города, без необходимых ресурсов, находясь под постоянными обстрелами, энергетики не могли применять традиционные методы работы. Был изобретен новый способ прокладки кабеля, мобилизованы все силы, и в условиях смертельного риска уникальная операция была реализована в рекордные 48 дней! Пять кабельных линий напряжением 10 кВ прошли от Волховской ГЭС по самому узкому участку Ладожского озера в осажденный город. Благодаря мужеству и самоотверженности специалистов, задействованных в этом проекте, 23 сентября 1942 года энергетическая блокада Ленинграда была прорвана! Это была своя «дорога жизни» — огромная победа энергетиков, почти чудо для ленинградцев.

Ценность данного издания — в уникальности представленных материалов. В его основу легли дневниковые записи, которые всю войну вел один из авторов проекта и участник работ по прокладке Ладожской кабельной трассы Никодим Туманов. Долгие годы подготовленные им материалы скрывались под грифом «секретно», и я от души благодарю авторов книги за возможность прикоснуться к первоисточнику, за сохранение памяти о великом подвиге ленинградских энергетиков.

Генеральный директор ПАО «Ленэнерго»
А.В. Рюмин



Ладога! Озеро — легенда, озеро — герой! И, хотя нрав его суровый, оно не раз приходило на помощь людям, особенно во время Великой Отечественной войны 1941–1945 годов. Знаменитая ледовая «Дорога жизни» спасала людей, помогала выстоять блокадному Ленинграду. Об озере слагали стихи и песни, любимые народом до сих пор. В нашей семье хранится маленький, пожелтевший листочек с текстом песни «Ладога», ведь она родилась именно здесь, на озере, когда проходила уникальная операция по прокладке «кабеля жизни». Этот листочек сохранил мой отец, для него он был воспоминанием о суровом времени и о борьбе за свет, в которой участвовал и как разработчик проекта, и как непосредственный участник. После войны отец начал писать книгу об этих событиях, так её и назвал — «Ладога». Хорошо, что он вел дневник во время блокады и сохранил все документы. Это помогло ему восстановить правдивую и объективную картину засекреченных в то время работ. Нередко он с горечью говорил, что труд кабельщиков оказался незаслуженно забыт. А ему так хотелось рассказать об этом, вспомнить всех, кто был тогда рядом! Недаром долгие годы его оставшиеся в живых товарищи вместе с ним ездили в День Победы на берег Ладоги — туда, где прокладывали кабель. Книгу отец закончил в 1973 году. Долго ходил по издательствам, выслушивал критику и, конечно, переживал, что дело не продвигается. Он так и не дождался выхода её в свет. Я сочла своим долгом завершить дело отца и подготовила рукопись к печати. В этой работе мне помогла Татьяна Александровна Кудрявцева, детский писатель и журналист, для которой тема блокады Ленинграда очень близка, ведь ее отец тоже воевал на Ладоге. Мы решили добавить в название книги строчки про пять нитей жизни — это пять ниток кабеля, по которым был пущен ток.

«Ладога. Пять нитей жизни» (автор — Н.С. Туманов) появилась в 2015 году, в год 70-летия Победы. Так мой отец смог передать свой опыт по проведению уникальных работ в годы войны современным

поколениям энергетиков и восстановить историческую справедливость в освещении деятельности работников Ленинградской кабельной сети Ленэнерго. Сразу же после выхода в свет у книги началась новая жизнь, она превратилась в важный документ, начала обрастать сегодняшними событиями, ведь история продолжается. Возникла потребность ее переиздания с включением новых материалов. «Ленэнерго» явилось инициатором этого процесса. Хочу выразить сердечную признательность руководству энергетической отрасли за понимание, положительную оценку и финансовую поддержку нового проекта. Благодарю Генерального директора «Ленэнерго» Андрея Валерьевича Рюмина за принятие верного и мудрого решения и пресс-службу «Ленэнерго» за активную работу и предоставление редких архивных фотодокументов из истории компании. Признательна также Дмитрию Пантьо, сотруднику музея Второй мировой войны (Гданьск) за присланные интересные материалы по оформлению зала, посвященного блокаде Ленинграда. Приношу благодарность писателю Татьяне Александровне Кудрявцевой и творческому коллективу издательства «Европейский Дом», которые взяли на себя труд подготовить новое издание к публикации, а также директору музея-заповедника «Петергоф» Елене Кальницкой за содействие.

Т.Н. Косоурова (Туманова)

ХРАНИТЕЛИ СВЕТА

Предисловие

Таня слышала об этой истории с детства. Её детство пришлось — на мир. Уже лет десять как молчали пушки, но война сидела в памяти людей саднящими осколками. Однажды Таня спросила папу:

— А как ты дал свет в Ленинград с Ладоги? Ведь самолёты бомбили, везде стреляли!

Папа взял маленькую скамеечку и пять катушек с нитками, перевернул скамейку ножками вверх, приладил катушки, причём, последнюю пятаю (ножек было четыре!) — пристроил каким-то хитрым образом, затем натянул нитки и сказал:

— Вот так шёл ток!

Таня запомнила это объяснение на всю жизнь...

Её отец был самым настоящим героем. Именно он придумал фантастическую операцию, аналогов которой не было в истории. Блокадный город получил свет! Это произошло уже 23 сентября 1942 года. Бригады кабельщиков, а с ними были и водолазы, и моряки, и рабочие-добровольцы, набранные в блокадном городе, — уложились в рекордно короткое время — сорок восемь дней! И два года подряд длилась уникальная операция, до полного снятия блокады. Только никто о ней не знал. Операцию тщательно засекретили. Имя автора проекта долго сохранялось в тайне. Хотя свой орден и медали Никодим Сергеевич Туманов получил уже в 1943 году!

Нынешней осенью исполнится 115 лет со дня рождения этого бесстрашного человека. Его дочь давно выросла и работает Хранителем в Эрмитаже. Она-то и показала мне бумаги отца. Из них я узнала имена его товарищей — все они в одной смертельной связке на Ладоге приближали Победу.

Но я прочла там и про Лужскую эпопею. Оказывается, в самом начале войны кабельщики создавали электрозаграждения, которые стали частью Лужского оборонительного рубежа. Это был один из самых тяжёлых моментов войны: наши войска стояли насмерть, но армии всё равно приходилось отступать. В Лугу вошли фашисты. Никодим Сергеевич со своей командой оказался в окружении.

На долю его жены, Серафимы Павловны Тумановой, выпало отчаянное ожидание. От мужа долго не было вестей. Но друзья говорили ей: «Не сомневайся, Кадя (*так называли Никодима Сергеевича близкие.* — Т.К.) и сам вырвется, и ребят выведет!» Так и вышло. Он и сам вернулся, и товарищей спас. Когда Никодим Сергеевич вошёл в дверь, худой, с воспалёнными глазами, заросший, с бородой, Серафима Павловна поначалу его даже не узнала. Его возвращение стало невероятным счастьем. А новая разлука была уже не за горами. Они постоянно расставались. И всю войну ждали встречи друг с другом.

Оба были исключительными личностями — крепкие духом. Словно две ветки с одного дуба. Только Кадя — ветка пониже, помощнее, а Сима — веточка из самой кроны, тонкая, ближе к солнцу.

Она была дивной красавицей и светлым человеком. Серафиму Павловну, как и её мужа, отличали и бесстрашие, и решимость, и верность — долгу, любви, дружбе. Можно сказать, они оба воевали: он за свет, она — за новые жизни. Всю блокаду Серафима Павловна работала в родильном доме Видемана, на Васильевском острове. Заведовала кадрами. (Высшего образования она не могла получить, ибо происходила из дворянского рода. К тому же, отец её, Павел Павинский, был священником — служил в храме на Смоленском кладбище). Серафима Павловна относилась к своим обязанностям добросовестно и как бы сейчас сказали — креативно. Когда она, уже в мирное время, ушла с работы, на её место взяли сразу пять человек — такой ворох дел она тащила на себе все эти годы. Однажды в блокадный серенький день она увидела, что рядом с детскими кроватками укрепляют подсвечники (в войну ленинградские дома стояли тёмными, электричества-то не было). Мгновенно сообразив, что это опасно, тут же вмешалась: «А если налёт? Всё же полетит! А в кроватках — крохи». (В блокаду тоже рождались дети, были они слабенькими, даже не плакали, попискивали слегка, как птенцы). И подсвечники перенесли в другое место. Врачи, медсёстры, нянечки жили тогда коммунарами, здесь же, в Видемана. У Серафимы Павловны и её подруг, Анны, Ядвиги, Розы — тоже была своя коммуна. Все радости, беды и хлеб делились на четверых.

В родильный дом часто наведывались специальные комиссии по «национальному вопросу». У наших властей (особенно в годы войны) отношение к пятому пункту было весьма напряжённым. В ожидании таких комиссий Серафима Павловна прятала личные дела евреек, полячек, немок. Разумеется, она сильно рисковала. Но это было её натурой: Серафима Павловна готова была погубить себя, только не тех, кто рядом.

Когда, благодаря мужеству кабельщиков, в город пошёл свет, Серафима Павловна не удержалась и с улыбкой сказала подругам: «Это Кадя, это всё Кадя».

А Кадя на Ладоге рисковал каждый день, каждый час. При этом оставался самим собой — деятельным, упорным, не чуждым самоиронии. И бесконечно ответственным человеком. Он составлял ежедневные рабочие планы и поминутные отчёты, вычерчивал схемы и графики, пунктуально вёл дневник. А потом всю жизнь писал книгу.

Я просмотрела десятки его чертежей, схем, математических выкладок, прочла сотни страниц воспоминаний, восхищаясь мужеством и столбенея от горя и гордости. По зову долга и по своей человеческой сути, Никодим Сергеевич, как и его дочь, Татьяна Никодимовна Косоурова, тоже был Хранителем. Хранителем света и добра.

Он сохранил всё — журналы прокладок, графики, дневники, документы, метеосводки, вещи, которые тогда были с ними на Ладоге: компас, лупу, карандаш в гильзе, линейку, плащ, планшет, даже рукописный текст песни о Ладоге, которую они пели. Эта песня родилась здесь же, на озере. Её написали связисты 526-й отдельной роты, которые обслуживали ледовую Дорогу Жизни. Слова сложил военком Пётр Богданов. Закончив первое четверостишие, начал сочинять припев и тут подумал: «Нужна музыка!» В соседней землянке находились старшина Павел Краубнер и сержант Лев Шенберг. Они и написали музыку. Песню напечатала газета «Фронтовой дорожник». А потом её исполнили на смотре самодеятельности Ленинградского и Волховского фронтов. Песня словно вспорхнула над Ладогой. Скоро её пели уже и в Ленинграде, и на других фронтах. Она стала настоящим гимном ленинградской победы среди войны. Песня помогала и нашим героям. Она придавала им силы, возвышала веру.

... Стоял август 1942 года. Ладогу сильно штормило. А с неба на город падали бомбы. Фашистские лётчики остервенело бомбили Ленинград. Но он продолжал работать и бороться, задыхаясь в блокаде, голоде, темноте. 7 августа Военный совет Ленинградского фронта принял решение за № 00П33 «О прокладке кабеля через Ладожское озеро». Капитан-инженера Туманова назначили заместителем по кабельным делам Начальника работ на Ладоге. Он получил специальное удостоверение, в котором всем военным организациям предписывалось оказывать ему всестороннюю помощь. 12 августа Никодим Сергеевич заперся в одной из комнат Ленэнерго, чтобы никто не отвлекал, и начал думать. Он думал три дня.

«Если использовать все известные методики, понадобятся сотни тонн стали, меди, свинца, а значит, 60 вагонов — целый эшелон, чтобы доставить всё в Ленинград. Это уже несколько миллионов рублей! А сколько потребуется барж, буксиров, людей! И главное, сколько уйдёт на это дней? — прикидывал он, — наверняка не меньше ста? Нет, не подходит!» Никодим Сергеевич сделал макет 600-тонной баржи с трюмами, нарезал из свинца чушки, изображающие кожухи соединительных муфт, и с помощью катушки ниток начал пробовать различные варианты. И нашёл дерзкий выход! «Кабель надо укладывать в трюмы, муфты монтировать на верхней палубе, не отходя от пирса. Муфты будут держать кабель. А протягивать провод по дну — ночью».

И он принялся давать задания самому себе. Главным в этих заданиях было слово — «надо!» НАДО определить количество материалов, составить смету, рассчитать все работы, продумать доставку и транспорт, выделить водолазные станции, подобрать место для лагеря, найти людей, создать им бытовые условия...

Кабельные «нити» изготовили на заводе «Севкабель», 600-тонную металлическую баржу рабочие Балтийского завода построили прямо на Ладоге. Шаблоны для окантовок муфт смастерили на «Красном Выборжце». А муфту придумали совсем простую: она складывалась из двух свинцовых половинок, всё равно что из двух ладошек. Муфт требовалось 340! Рабочих рук — не меньше. Трасса кабелей должна была пройти у Вагановского спуска зимней трассы Дороги Жизни. На западном берегу — в промежутке между двумя большими валунами, а на восточном чуть правее того места, где едва-едва был виден маяк Кареджи.

Кабель предстояло протянуть от Волховской ГЭС по лесам и болотам на 104 километра, а по дну Ладоги — почти на 23!

Первую нитку начали прокладывать в ночь на 3 сентября. Вода была холоднющая. Баржу качало. Водолазы резали кабель ножом под водой и подавали концы на плашкоут. Плашкоут это стальной контейнер, на нём обычно буксируют смазочные и горючие вещества. На флоте его прозвали «утюгом». Плашкоут небольшой и прыгучий, как спичечный коробок. Волна накатит, а «утюг» появится на поверхности и снова нырнёт, и опять вынырнет. Фашистские мессеры жужжали, как комары, несмотря на темноту. Никто из смельчаков не знал, увидит ли он рассвет 4 сентября... Но постепенно люди настолько увлеклись работой, что перестали обращать внимание на бомбёжку. Команда держалась молодцово. В трюме сбрасывали с себя мокрую одежду, выжимали её, выливали воду из сапог. зуб на зуб не попадал. Тогда, чтобы согреться, солдаты пустились в пляс под гармошку. Все улыбались: первая нитка есть! А значит, свет пойдёт на заводы, в госпитали, даже в дома. Жители смогут на два часа в день включить лампочку. Какое счастье!

Пять ниток кабелей недаром назвали нитями жизни.
За первой тяжелейшей установкой последовала вторая, третья, четвёртая. Но если бы ещё эти нитки не рвались! Нрав у Ладоги суровый, шторма свирепствовали.

«8-го октября в 8 часов 30 минут вышли на ликвидацию аварии на кабеле № 101 с бухты Морье — на тендере № 69 и водолазном мотоботе № 129. Мотобот взял тендер на буксир. Дошли до Осиновца, где подхватили на борт штурмана Ивановского. Отошли от пирса всего на километр, и на мотоботе сдал мотор. К счастью, подоспел мотобот гидрографов. Я повёл их в район четырнадцатой муфты повреждённого кабеля... Через час её нашёл водолаз Усанов. Но неисправность, как ни бились, сразу не обнаружили...»

Они выходили на озеро дней десять подряд. Никаких методик подобного ремонта, естественно, не существовало. Всё наработывалось на месте, ценой высочайшего напряжения сил.

«11-го октября с утра ждали буксира в Осиновце. Вышли уже под вечер. Ветер развел крутую волну. Разыскали в озере наш буёк у четырнадцатой муфты. Чтобы его можно было найти в темноте, рядом поставили шлюпку. Дабы шлюпка не дрейфовала, на пеньковый конец навязали штуцер от подводной муфты, весом 25 килограмм, и опустили его на грунт, как якорь. В шлюпку спрыгнули Сергей Дмитриев и Иван Смирнов. Дмитриев, как всегда шутит: “Ну, шторм начинается, нам не с кем будет прощаться”... В 18 часов к нам подошел буксирный пароход “Иркутск” и начальник работ Ежов, находящийся там, приказал снять людей из шлюпки. Ветер-то всё усиливался. Волна росла. Но мы наперекор непогоде решили не останавливаться. Ведь город ждал света... Ветер давил с северной стороны баллов на шесть-семь. Баржа шла по ветру с большой скоростью. Чтобы пришвартоваться к плашкоуту, подали стальной канат. Матросы, стоящие на плашкоуте, накинули петлю швартова на кнехт. Трос натянулся, как струна, и срезал кнехт. Баржа по инерции пошла дальше. Но мы вновь делаем оборот караваном и опять заходим с наветренной стороны. Баржа надвигается на плашкоут с большой скоростью. Шкипер баржи кидает конец на плашкоут, ребята на плашкоуте вытаскивают швартовый, крепят его на другой кнехт и оттаскивают в сторону. Трос натягивается, баржа вздрагивает, и разорванный трос с визгом падает на палубу баржи. Плашкоут от толчка разворачивается бортом на волну и видно, как команда плашкоута бросается к рилингу и стреле, дабы не смыло волной... Заходим в третий раз. Начальник работ Ежов поднимает над головой скрещенные руки, что означает «стоп», и вытянутой рукой грозит кулаком в мою сторону. Понимаю сигнал: “работу на сегодня прекратить”... Наш караван берет курс на Морье. Встречная волна заливает пароход. Капитан принимает решение —

укрыться в порту Осиневец. В 22 часа подходим к пирсу, где и решаем заночевать...»

15 октября почти в три часа ночи злополучный кабель 101 включили-таки в сеть. А 18 октября в 8 часов 40 минут он вновь отключился. Начинаясь ранняя зима. Выпал первый снег.. Но никто не прекращал усилий. Наконец, 25-го октября в 5 часов 16 минут ремонт кабеля № 101 завершили! Но ликовать было рано. Поскольку бед тогда случалось куда больше, чем побед.

Пятую, последнюю нитку пришлось прокладывать при полном свете в последний день октября. Пали морозы. Погода стояла ясная, солнечная. Но ночи ждать было уже некогда Фашистские стервятники разбойничали на озере, не пропуская даже тендера-одиночки. А у наших моряков не было и обычного прикрытия огнём ни с воды, ни с воздуха. Главный инженер кабельной сети, начальник всех работ Иван Иванович Ежов, сумрачно выслушав сомневающийся водолазов, спросил Туманова:

— Ваше мнение?

— У нас есть десять шансов из ста. Но мы обязаны их выиграть.

Буксирный пароход «Каракозов» привёл караван — тральщик № 81, тендер № 89 со стрелой. Команда водолазов и матросов трудилась без остановок. Спустили первую муфту, вторую, третью... двадцатую... начали спускать двадцать пятую. Кабель шёл хорошо, достигли почти тринадцатиметровой глубины... И тут налетели бомбардировщики. Восемь штук!

«Грохот разрыва потряс баржу. Первая серия бомб разорвалась у тральщика. С визгом, прямо на палубу баржи, выбросило стальной трос буксира. Тральщик рванулся вперед. Бомбы осколками пробивали его борт, коржи надстройки, мостики, рубку и пушки. Буксирный пароход “Каракозов”, корректирующий курс каравана, отвалил влево».

Но как они ни маневрировали, от судьбы было не уйти.

«Осколки буравили борта, надстройки, рубку. Между разрывами слышался характерный звук коротких очередей. Это строчил пулеметчик Вася из нового пулемета...»

И вот уже не стало ни Васи, ни штурмана Ивановского, ни водолаза Садовского. Их убило наповал. Ранило солдат роты связи, мастера. Кровь залила палубу.

«Тишина стояла хрустальная, только слышно было, как булькала вода в трюмах, поступая через пробоины. Чувствуя, что вся команда находится в шоке, я подал старую флотскую команду “ходи веселей”. Это вывело из оцепенения всю команду. Послышались разговоры, стоны, матросы бросились в трюма — законопачивать отверстия в бортах клиньями с паклей, чтобы не допустить гибели баржи».

Сила воли у Туманова была стальная. Наверное, такого же цвета, как его глаза — сине-голубого. Эта «сталь» спасла тогда многих. Но до конца ещё было далеко. Третьего ноября фашистская авиация устроила на озере «день блокады». Самолёты набрасывались на наши суда воющими стая-

ми. А небо было таким прозрачным, вода озера отдавала такой синевой... Никодим Сергеевич, прищуриваясь от яркого солнца, сосредоточенно смотрел на небо, на озеро, на фашистские самолеты, пикирующие на суда. Он прикидывал, кого отобрать в бригаду.

«Ветер сильный. Лёгкие барашки полосами идут с севера. Это значит, волна в озере будет большая. Надо подобрать людей надежных, стойких, которые не дрогнут. А все страшно утомлены».

И тут опять пришло известие о том, что прикрытия не будет. Тогда моряки приняли решение — разыграть роль рыбаков, ловящих рыбу. Перила ограждения завесили распущенными каболками, а стрелу на палубе установили на растяжках, поменьше. На якорь поставили трос потоньше.

«...Никогда не унывающий монтер Дмитриев, сняв шапку, вымолвил: “Ну, прощай Родина”, на что боцман Потапов ответил: “До свидания, а не прощай!” Вся бригада рассмеялась. Через час хода мы прибыли в заданную точку. Определелись. Разыскали вешки на месте нахождения концов кабеля. Вывезли на ветер якорь и отдали его в 50–75 метрах от каравана. Монтеры напаяли гильзы и приготовились к намотке рулонов. На этой операции нас и застал налет немецкой авиации».

Никодим Сергеевич укрыл весь народ в трюме. Фашистские истребители пикировали на плашкоут, как на мишень при учении, вода кипела от трассирующих пуль. Шансы на спасение были очень малы.

«А боцман Потапов вылез вдруг на палубу, уселся на кормовой кнехт. Монтер Дмитриев, высунув голову из люка, посетовал: “Какая это война, тебя бьют, а ты в них даже из кривого ружья не можешь выстрелить”. Эта реплика рассмешила всю команду. Из трюма поднялся и монтер Баландин. Он вышел палубу, взял банку с бумажными рулонами и поставил на жаровню. А потом сел на скамейку и начал мотать рулоны на запаянные гильзы. Командир звена люфтваффе начал кружить вокруг нас. Но ему мешали рассмотреть нас камуфляжные каболки. Вот лётчик уже снизился до 15 метров. Чтобы лучше рассмотреть нас, он накренил самолет. Кружил так низко, что стало видно, как он сдвинул очки на лоб, а на лице его отразилось недоумение. В этот момент Баландин, оторвавшись от монтажа, поднял своё широкое смеющееся лицо навстречу взгляду летчика. Их глаза встретились. Лётчик смутился. Его задача — как можно скорее уничтожить плашкоут, а он видит на палубе 2-х человек, в середине плашкоута топится жаровня, очевидно, разогревается скромный рыбацкий ужин. Сумасшедшие русские! Эта картина потрясла летчика. Его самолет продолжал всё больше крениться, еще секунда и левое крыло самолета коснется воды. Но нет, летчик пришёл в себя, выровнял самолет и отчалил в сторону. У остальных самолетов, очевидно, вышел весь боезапас, пролетев над самой водой, они уходят в



Н.С.Туманов



С.П.Туманова
(Управделами родильного дома Видемана)



Коммуна I

сторону Шлиссельбурга. С севера катят крупные волны. Наш плашкоут уже не виден между волнами. Монтеры выскакивают из трюма, быстро заканчивают монтаж муфты и опускают ее на дно. Солдаты по-быстрому выбирают якорь. Боцман поднимает флаг на стреле — это означает, что мы просим буксир. Пароход “Красная Звезда” подходит к нам, берет плашкоут на буксир и отводит его в порт Осиновец. И вот мы уже швартуемся к пирсу. Потрясение только что пережитого настолько велико, что мы не в силах идти — гнутся колени. С помощью солдат артиллеристов усаживаемся в полуторку и едем в лагерь Морье. Немного оправившись, иду с Баландиным в штабную землянку для доклада диспетчеру Ленэнерго по телефону»...

За два года им выпала бездна испытаний: ремонты кабеля в плавучих льдах, монтажки новых муфт, потери и потери товарищей... Однажды Туманов чуть не расстрелял снайпер. Когда Никодим Сергеевич чудом вернулся, долго сидел молча в своей землянке. Он слышал, как люди говорили: «Вот Туманов, какой счастливый, его пуля не берет». А «счастливый» думал не о себе, а о том, как уберечь рабочих своего района...

В декабре 1942 года снабжение Ленинграда электроэнергией увеличилось в 4 раза! Вполне вероятно, что этот свет пришёл тогда и в родильный дом Видемана на Васильевском острове, и в Эрмитаж, и в молчаливые холодные, но живые ленинградские дома. Свет пришёл, а значит, ледяной мрак начал отступать. Ибо с блокадной ночью насмерть сражались Хранители света...

Татьяна Кудрявцева



Слово от автора

Про Дорогу Жизни много написано различными авторами. Довольно хорошо освещены действия шофёров автобатов, военных моряков, речников Северо-Западного пароходства, железнодорожников, различных военных подразделений, работавших на дороге или защищавших её с воздуха, с воды и с берегов Ладожского озера в суровые 1941–1943 годы.

А вот про работников Ленинградской кабельной сети Ленэнерго, которые прокладывали подводный силовой кабель через Ладожское озеро, чтобы дать в город свет, почти неизвестно. Они незаслуженно забыты.

Рассказать про них тем более необходимо, что в книгах и статьях, так или иначе посвящённых Ладожской передаче, не совсем точно воссозданы эти события. К примеру, в книге «Огни седого Волхова» Г.А. Береснёва и Ю.П. Громова на странице 182 говорится: «За 49 дней сапёры смонтировали кабель на 600 тонной барже и в одну ночь уложили на Ладожское дно». Но это нонсенс! Или скажем, в «Истории Великой Отечественной Войны» в томе втором на странице 473 указывается: «Введя в эксплуатацию трубопровод, строители и моряки флотилии, приступили к прокладке через озеро электрического кабеля. В сентябре после длительного перерыва, вызванного блокадой, Волховская ГЭС снова начала снабжать Ленинград электрической энергией». И это тоже неверно.

В книге Г. Караева и А. Потресова «Путем Александра Невского» на странице 87 читаем: «В 1942 году по дну Ладожского озера была проложена в необыкновенно трудных условиях 140 километровая кабельная линия. Она бесперебойно снабжала осаждённый Ленинград электрической энергией от Волховской ГЭС». Опять ошибка!

Или заглянем в сборник документов и материалов о героической борьбе ленинградцев «900 Героических Дней» (издательство Наука, Москва–Ленинград, 1966 год). Из отчёта Ленгорплана «О снабжении Ленинграда про-



довольствием, топливом, электрической энергией, работе транспорта и бытовом обслуживании населения за период с июля 1941 года по январь 1943 года» (страницы 290–308) узнаём: «Через Ладожское озеро проложены пять параллельных цепей подводных кабелей протяжённостью около трёх километров каждая».

Столь разноречивые данные, а главное, стремление заполнить пробелы и заставили меня взяться за перо, чтобы рассказать о героических днях блокады Ленинграда с точки зрения участника и очевидца этих событий.



Комната, в которой родился проект Ладужской эпопеи,
находилась на втором этаже здания Ленэнерго,
окна смотрели в Аптекарский переулок

Свет — через Ладогу

В марте 1942 года в Смольном прошло совещание, на котором обсуждалась техническая возможность передачи электрической энергии с Волховской ГЭС имени В.И. Ленина через Ладожское озеро. Эту тему подняли по инициативе уполномоченного ставки Верховного командования на Ленинградском фронте Алексея Николаевича Косыгина.

От Ленинградской кабельной сети Ленэнерго на Военном Совете присутствовал главный инженер ЛКС Иван Иванович Ежов. Строительство линий передач от Волхова до Ладожского озера и от озера до Ленинграда было делом сложным, но, в общем, решаемым. А вот как провести электропередачу через Ладогу, никто не знал. Во-первых, кабелем какого напряжения будет осуществлён переход? Во-вторых, каким именно способом? В третьих, откуда может быть поставлен кабель?

Всё это волновало не только Военный Совет Ленинградского Фронта, но и партийные, хозяйственные и общественные круги Ленинграда и области. Ведь этот вопрос был вопросом обороны, а главное, жизни ленинградцев.

Понятно, что рассчитывать приходилось лишь на завод «Севкабель», находящийся в городе, поскольку на поставки с Большой Земли в условиях блокады надеяться было нереально. Сделали запрос на «Севкабель». Оказалось, подводный кабель в 35 киловольт смогут изготовить не раньше чем через 6 месяцев. И то, если удастся повернуть огромный объём восстановительных работ на заводе и возратить из эвакуации часть станков и машин! А вот кабель напряжением 10 киловольт завод брался выполнить в более короткий срок. Именно поэтому был принят вариант прокладки через Ладогу десятикиловольтного кабеля.

В конце июля 1942 года Управляющий Ленэнерго И.П. Карась собрал совещание работников Высоковольтной и Кабельных сетей. Кабельную сеть представляли главный инженер И.И. Ежов, главный инженер 35 киловольтного района Н.С. Туманов и мастер этого же района К.П. Асташкин — то есть те, у кого имелся некоторый опыт прокладки подводных силовых кабелей. Надо было обсудить две вещи: прокладку кабеля через Ладогу и установку линий передач от Волхова до восточного берега и от западного берега озера до Ленинграда. К этому времени в ЛКС уже поняли, как построить линию электропередачи. Но всё, что касалось подводного кабеля, до сих пор оставалось неясным. Тем более что о такой протя-



И.П.Карасев (Карась)



С.В. Усов



Б.П. Страупе

жённости подводного десятикиловольтного кабеля не только в СССР, но и за рубежом даже не слышали.

После короткого доклада Управляющего слово взял заместитель директора ЛВС Л.Н. Давидовский. Он поспешил заявить, что работу можно поручить ЛКС, где есть возможности, кадры, опыт и т.д. На вопрос «Как же будут монтироваться муфты?» он ответил, что плашкоутов для монтажа, очевидно, не будет, придётся, мол, ориентироваться на плоты.

Работники ЛКС вели себя сдержанно, они не могли предложить такой вариант прокладки подводных кабелей, который полностью гарантировал бы бесперебойную подачу электрической энергии. У нас в Кабельной сети был некоторый опыт, но эта методика требовала долгого времени и не годилась для столь огромного водоёма. А события властно требовали наикратчайших сроков работы и немалое количество плавучих средств, причём находиться в озере эти средства должны были не один день и даже не неделю. Да и сама прокладка была очень дерзка по замыслу. Намечаемые работы надо было провести за два месяца. Это сулило чрезвычайные трудности, учитывая налёты вражеской авиации и удары артиллерии. В результате, совещание, внеся сомнение в саму возможность прокладки, так и не решило, каким же способом эту прокладку осуществить.

Однако события в Ленэнерго пошли активнее. Над проблемой думали многие, но конкретного решения не нашли. Тем временем с «Севкабеля» стала поступать информация о том, что завод из остатков материалов в ближайшем будущем сможет дать около 150 километров десятикиловольтного подводного кабеля. Поговаривали даже, что для изоляции кабеля пойдёт бумага, заготовленная для печатания денежных знаков. Вроде бы, этого



И.И. Ежов



Н.С. Туманов



В.П. Воробьёв

количества провода вполне могло хватить на 4 нитки. Но, как и всюду, нашлись скептики, которые немедленно заявили, что, де, кабель такой слабой конструкции не подойдёт. Причём это исходило из уст специалистов кабельщиков, таких, например, как А.А. Принцов и С.С. Калугин.

В сомнениях прошло несколько дней. И вдруг Управляющий Ленэнерго срочно запросил Кабельную сеть, каким способом будет проложен кабель через Ладожское озеро? Оказывается, А.А. Жданов, докладывая в Совете Труда и Обороне СССР о возможности снабжения Ленинграда электрической энергией, был остановлен вопросом Сталина: «Как именно будет передаваться эта энергия через Ладожское озеро?» Жданов ничего не смог ответить — стушевался. Прилетев в Ленинград, срочно вызвал к себе Управляющего Ленэнерго И.П. Карася. Но Карась тоже не совсем ясно представлял себе организацию работ на Ладожском озере. Тогда-то Жданов и переадресовал вопрос кабельщикам.

Естественно, в Кабельной сети всё пришло в движение. Каждый старался дать совет, по его мнению, радикальный. Предлагались различные варианты: монтаж соединительных муфт с плашкоутов, с баржи, с плотов, с площадок, устроенных на вбитых в дно сваях и т.д. Но как проложить подводный кабель с гарантией за его работоспособность? Главный инженер Кабельной сети Ежов, которому было поручено возглавить организацию этого дела от ЛКС, метался по зданию Ленэнерго в поисках решения. Все предложенные проекты быстро отвергались. Ежов вечерами надолго задерживался в 35 киловольтном районе, беседуя с мастерами, монтерами, то есть, с непосредственными специалистами. И тогда начальник этого района В.Т. Журавлёв предложил И.И. Ежову обратиться к Н.С. Туманову. Ежов согласился. С этого самого момента проект организации работ начал составлять Туманов, то есть, я.

«Думай, Туманов, думай»

Предстояло найти оптимальное инженерное решение. На работы требовалось затратить свинца более 400 тонн, меди более 350 тонн, стали более 400 тонн, олова 1 тонну. Для перевозки такого количества материалов по железной дороге понадобится целый эшелон — 60 вагонов. А если передача не станет работать? Затрачена-то будет масса материалов, оборудования, труда сотен людей, работающих в блокадном кольце из последних сил. Надо было взять на себя колоссальную ответственность. К тому же, на эту операцию предстояло перебросить большое количество барж и буксиров, столь необходимых для перевозки продовольствия в осаждённый Ленинград. А сколько уйдёт денежных средств? Сумма исчислялась в несколько миллионов рублей! От таких мыслей становилось не по себе. В голове с лихорадочной быстротой начал вырисовываться процесс прокладки кабеля, особенно остро представлялись опасные моменты, когда могла нарушиться герметичность свинцовой оболочки или повредиться изоляция.

Мало было — проложить и смонтировать кабель через Ладожское озеро, главное, чтобы он бесперебойно передавал электрическую энергию из Волхова в Ленинград. Вот какой вопрос ставит перед нами Родина! А значит, надо решить его. И преодолеть все трудности. Необходимо было отдать Отечеству свой долг в тяжкий час его истории. Если ты скажешь: «Я не знаю» — и уйдёшь в кусты, и другой уйдёт, то кто же станет защищать страну? Защищать Родину теперь нужно не только с автоматом в руках на передовой, но и техникой в тылу — если, конечно, тылом можно назвать блокадный Ленинград. Хочешь успокоить себя разговорами: другие, мол, больше знают? Но опыт-то, пусть и небольшой, у тебя есть! А если за дело возьмутся люди вовсе несведущие, они наделают ошибок гораздо больше, чем ты. Они же будут учиться на этой работе и, скорей всего, не доведут её до благополучного конца. Всё так. И за промахи, ошибки в таком деле придётся горько расплачиваться. Значит, надо не допускать ошибок. И ради этого найти в себе выдержку, терпение, добиться напряжения всех душевных сил. Положение на фронтах трудное, враг рвётся к Сталинграду, идут упорные бои и за Невский пятачок.

Управляющий Ленэнерго Карась торопил Кабельную сеть. Первый вариант организации работ был следующий: на шестисоттонную баржу грузится восемь барабанов с кабелем, барабаны ставятся в трюма и устанавливаются на осях, положенных на домкратах. Прокладка ведётся



Заготовка дров в блокадном Ленинграде. 1941 год.



Женщины в корзинах несут торф
на котором работали городские электростанции



последовательно, один барабан за другим, нижний конец барабана при прокладке связывается с верхним концом следующего барабана, место связки концов обозначается вешками. Проложив первую очередь барабанов, баржа идёт за второй, затем за третьей и так по всей длине перехода. В это время монтажная бригада с водолазами подходит на плашкоуте к месту вязки концов кабеля. Водолаз спускается под воду, с помощью ножа разрезает связывающие концы кабеля, каболки, и концы кабеля подаются на плашкоут. Монтеры, находящиеся на палубе, поднимают кабель, производят монтаж соединительных муфт и опускают смонтированную муфту на дно озера. При такой организации работ нужны были плавучие средства в следующих количествах:

№ п/п	Наименование плавучих средств	Количество (шт.)
1	Баржи в 600 т	4
2	Плашкоуты для монтажа муфт	8
3	Буксирные пароходы	4
4	Катера	3
5	Водолазных станций	5
6	Мотопомп	4
7	Шлюпок шестёрок	20

Для выполнения этого варианта требовалось 79 суток, без учёта штормовых дней, которые тормозили бы фашистскую артиллерию и авиацию. Если прибавить ещё дней 10 на подготовительные работы, выходило 90 суток. Следовательно, начав подготовку, хотя бы **1-го августа**, мы сможем закончить прокладку не раньше **30 октября 1942 года!** Когда про это доложили Ежову, он немедленно отверг такой вариант, как негодный по срокам. Необходимо было предложить что-то другое, более реальное и менее длительное.

Тем временем Военный Совет Ленинградского фронта принимает решение от 7 августа 1942 года за № 00П33 «О прокладке кабеля через Ладожское озеро». Начальником работ на Ладожском озере был назначен главный инженер Ленинградской Кабельной сети Ленэнерго Ежов, его помощником по строительству А.Н. Васильев и по кабельным делам — Н.С. Туманов. Мне выдали удостоверение, подписанное Членом Военного Совета Ленинградского фронта Соловьёвым в том, что я являюсь помощником начальника специальных работ на Ладожском озере. Всем военным организациям предписывалось оказывать помощь Туманову в выполнении возложенных на него Военным Советом обязанностей. 8 августа 1942 года Ежов, Васильев и прораб И.Н. Захаров, а также директор Кабельной сети М.И. Грознов и

главный инженер Ленэнерго С.В.Усов выехали на разведку в район побережья Ладожского озера. Надо было уточнить трассу кабеля, места под лагерь и рабочую площадку — для погрузки и разгрузки кабеля, — и т.д. Лагерь решили разбить на поляне в лесу, примерно в двух километрах от поселка Морье вверх по течению реки Морье. Самым трудным в первые дни было — подать всевозможные заявки. Ведь мы ещё не совсем ясно представляли себе самый способ прокладки кабеля.

9-го августа у директора ЛКС Ленэнерго Грознова состоялось совещание, где я получил задание к 20 часам подготовить спецификацию на подводные муфты, инструмент, такелаж и стальные троса. Одновременно с этим мне нужно было договориться с начальником областного речного пароходства Турыгиной о шлюпках, которые могли бы нам пригодиться.

Уже **10-го августа** я поехал на завод «Севкабель», чтобы получить 8 метров десятикиловольтного кабеля. Он нужен был для опытного монтажа подводных муфт. На заводе узнал, что работы по изготовлению такого кабеля для Ладоги идут полным ходом, и несколько десятков километров кабеля уже готово. После этого пришлось отправиться на чугунолитейный завод, что помещался на Охте, чтоб они приняли наш заказ на литьё для кожухов подводных соединительных муфт. В блокадный Ленинград доставить детали для таких муфт было почти невозможно. Понимая это, Военный Совет Фронта обязал ряд заводов поставить строительству комплекты муфт в следующих количествах:

№ п/п	Наименование завода изготовителя	Количество (шт.)
1	Завод Ленхладбумпрома	300
2	Охтинский Чугунно-литейный	150
3	Балтийский Судостроительный	390

В лаборатории Кабельной сети начали готовиться к опытному монтажу соединительной подводной муфты. Руководить этим должен был старейший работник сети С.А. Алексеев. Как только получили с завода кабель, образцы его были тщательно разобраны и взвешены в лаборатории. Полученные результаты сведены в таблицу:

Таблица веса подводного кабеля марки СКС
сечения 3 x 120 м/м 10 к.в. на 1 погонный метр
в килограммах и в процентах

Диаметр брони	Вес брони		Вес свинца		Вес меди		Вес бумаги		Вес джута		Общий вес кг
	кг	%	Кг	%	Кг	%	Кг	%	Кг	%	
6	6,25	43	3,6	25	3,31	23	0,96	6,7	0,33	2,3	14,45
4	3,75	31	3,7	31	3,31	27,5	0,98	8	0,34	2,5	12,08

Вес меди и свинца составлял от 48 до 58,5 % от общего веса кабеля.

Какой должна быть конструкция кабеля, — это решали на заводе «Севкабель». А вот вопрос о конструкции соединительной муфты был адресован нам, монтажникам. Количество муфт, нужное для Ладожской передачи (по предварительным данным) составляло более 300 штук, стало быть, для их монтажа требовалось много специалистов. Монтеров-кабельщиков, имеющих подобный опыт, в 35 киловольтном районе ЛКС уцелело всего четверо. Большинство монтеров умерли от голода в блокадную зиму 1941–1942 года, а часть погибла при выполнении специального задания на подступах к Ленинграду ещё осенью 1941-го. Пришлось мобилизовать кабельщиков из шести киловольтных районов ЛКС. Причём, опыта эти люди не имели. А значит, мы должны были разработать несложную конструкцию муфты, такую, которую успешно смог бы собрать специалист средней квалификации. Посоветовавшись с монтерами подводного участка, мы, по их рекомендации, выбрали конструкцию, применяемую при монтаже 35-киловольтных соединительных муфт. Муфта складывалась из двух свинцовых половинок, всё равно что из двух ладошек. Половинки готовились из рольного свинца, их сколачивали на специальном шаблоне. Заказ на шаблон сразу же направили в мастерские Кабельной сети, а металлическую окантовку для шаблонов получили с завода «Красный Выборжец». Сами же свинцовые муфты решили собирать на Ладоге. Конструкция муфт требовала большой затраты времени на изготовление, зато упрощала операции при монтаже. Чтобы проложить кабель, необходимо было большое количество рабочих рук. Поэтому на предприятиях Выборгской стороны пошла срочная мобилизация. И вот с заводов «Красный Выборжец», «имени Ильича», «Возрождение», «Радист» на Ладогу направили почти сто рабочих, в основном, это были женщины. Например, с «Красного Выборжца» прибыло 36 человек, среди них: Ф.Ф. Шамаровская, Е.Е. Никитина, Е. Симашенкова, А.И. Сенникова, З.Ф. Байкова, Н.И.Щетинина, В.А. Григорьева, Т.П. Лягина, Е. Минаева, Н. Баличева, В. Гусева, Никуленкова, А.Г. Иванова, М. Иванова, А. Дмитриева, Е. Глухова (теперь она Егорова, а называли тогда её «Катя маленькая» за малый возраст), А.П. Павлова, В. Полякова, М.Ф. Фёдорова, П. Пахомов, Сорокин, Поздняк, Чернышёв и другие.

Сборный пункт для мобилизованных разместили на Кушелевке. Дальше, до станции Морье (на Ладоге), народ доезжал поездом. А уже оттуда людей отвозили на автомашинах прямо в наш лагерь, который находился в лесу. Здесь девушек селили в палатках, а позднее, когда были вырыты землянки, строители переехали туда. Весть о мобилизации на Ладожское озеро все они встретили с большим энтузиазмом. Желающих набралось даже больше, чем нужно. Парторг Ленинградской Кабельной сети Г. Трусов, назначенный комендантом лагеря, тщательно отбирал среди них наиболее здоровых и выносливых, зная, какие суровые условия нас ждут. Но на Ладоге-то с продовольствием обстояло гораздо лучше, чем в самом Ленинграде, понятно, что каждый стремился туда попасть. В лагере Ленэнерго устанавливалось 3-х разовое питание, причём к обеду выдавали чистый ржаной хлеб нормального состава, а не тот суррогат, что выпекали блокадные хлебозаводы города. Военный Совет Ленфронта выделил нам и роту связи, которой командовал старший лейтенант Н.Н. Зайцев. А также обязал Аварийно-спасательный отряд Краснознамённого Балтийского Флота выделить для нас пять водолазных станций и заключить договор с Ленэнерго на прокладку и замывку кабеля в грунт под водой в озере.

Наладив часть подготовительных работ, я выехал на место, в бухту Морье. Надо было посмотреть, на что сможем тут рассчитывать. Прибыв на озеро, ознакомился со створом, где должна была пройти трасса кабелей — у Вагановского спуска зимней трассы Дороги Жизни. На западном берегу эта трасса проходила между двумя большими валунами. А на восточном, где едва-едва был виден маяк Кареджи, надо было провести её чуть правее маяка. В Морье я увидел конструкцию шестисоттонной стальной баржи, построенной на Ладоге рабочими Балтийского завода в невероятно тяжелых условиях. Заснял основные размеры, необходимые для проектирования временных сооружений. Соответственно этим размерам, были даны заказы на металлические кожуха для закрытия комингса люков, а также на металлические лотки, чтобы прокладывать кабель с баржи. Заказы поступили в механическую мастерскую 2-й ГЭС. Требовалось дать конструкцию для нормального монтажа муфт на мелководьях. Причём, конструкция эта должна была быть несложной (ведь её предстояло собирать на месте) и относительно лёгкой — вес деталей не должен был превысить 20–30 килограммов. Пришлось мне конструировать разборную раму для монтажа муфт с плашкоута. Конструкция этой рамы собиралась из трёх основных частей. Части пригонялись друг к другу элементарно, на болтах и косынках, что имело большое значение в полевых условиях. Заказ на монтажные рамы был выдан в мастерские ЛКС. Выполнили его отлично. Хочу добавить несколько слов и об основной монтажной площадке — плашкоуте.

Плашкоут представлял собой металлический контейнер, предназначенный для перевозки смазочных и горючих веществ по воде путём буксировки. Наши флотские острословы дали ему имя «утюг». Плашкоут, в самом деле, напоминал утюг. Варили плашкоуты из тонкой листовой стали. Размеры у всех были одинаковые: в длину 10 метров, в ширину 3,6, а высота борта составляла 1,5 метра. «Утюг» обладал водонепроницаемой перегородкой, делящей трюм на два отсека. В каждом трюме находилось по два люка с крышками (размеры этих люков —

1,3 на 1,3 метра). Имея на трюмах такие малые люки и довольно высокие комингсы, при задраенных крышках, плашкоут был практически непотопляем. Даже при большом волнении на озере! Волна накатит, а юркий «утюг» нырнёт и снова вынырнет, и опять нырнёт, точно спичечный коробок.

В бухте Морье мне не понравилось предполагаемое место, куда должна была встать баржа для погрузки кабеля. Думали, она придвинется правым бортом к пирсу. Но тогда наматывать кабель в трюма пришлось бы справа налево, то есть против часовой стрелки. По моей рекомендации стоянку баржи перенесли на другую сторону пирса, чтобы баржа швартовалась к пирсу левым бортом, а значит, намотку можно было бы производить по часовой стрелке. Это ведь гораздо удобнее, да и при работах мы не стесняли бы движение на самом пирсе. Но пирс пирсом, а главного технического решения: как будем прокладывать кабель через Ладожское озеро, — всё ещё не было. А время шло...

12-го августа я заперся в одной из комнат Ленэнерго, чтобы никто не мешал думать. Комната находилась на втором этаже здания у Марсова поля, окна смотрели в Аптекарский переулок. Соорудив макет шестисоттонной баржи с трюмами (в масштабе) и нарезав из свинца чушки, изображающие кожуха соединительных муфт, я взял в руку катушку ниток и начал пробовать различные варианты — как лучше намотать кабель на баржу, как оптимальнее разложить соединительные муфты на палубе и в трюмах. Думал три дня. И только 15 августа смог предложить наиболее рациональный вариант. Кабель надо укладывать в трюмы, муфты монтировать на верхней палубе, прямо не отходя от пирса. Это даст возможность сильно сократить срок работ, ведь некоторые операции можно будет выполнять параллельно. Начальник работ Ежов одобрил этот вариант, несмотря на то, что были тут и опасные моменты. Кабель мог повредиться в процессе самой прокладки. Значит, надо продумать всё ещё тщательнее, разработать контрмеры. Ежов доложил в Управление Ленэнерго о предполагаемом варианте, и в Электротехнической службе возникло сомнение: существует возможность перекручивания и излома кабеля, когда его станут подавать из трюма! Пришлось вместе с инженером М.В. Меньшиковым брать консультацию у военных моряков. Судно для прокладки кабелей связи было пришвартовано на Неве, в районе Охты. Двинулись туда. Через дежурного вызвали специалистов-связистов. Но в коротком разговоре они нам ничего конкретного про скручивание кабеля сказать не сумели. Вопрос остался открытым. Решать его пришлось в процессе самой прокладки. Правда, военные связисты обладали некоторым опытом. Еще в октябре 1941 года они проложили подводный кабель связи через Ладожское озеро. Кабель соединил деревни Кокорево (это западный берег Ладоги) и Кобона (а это восточный) и до сих пор действовал. Работу выполнил сборный коллектив, в который вошли 14-й Отдельный полк связи, Военно-электротехническая академия, Научно-исследовательский Морской институт связи, работники завода «Севкабель», речники Северо-Западного пароходства и водолазы Аварийно-спасательного отряда Краснознамённого Балтийского флота. По просьбе Ивана Ивановича Ежова к нам в Ленэнерго прибыл военный инженер 1-го ранга

П.А.Анисимов. Сотрудники Ленэнерго уже несколько раз с ним встречались. Он дал нам целый ряд полезных рекомендаций. Например, как лучше маскировать баржу у берега, когда станем наматывать кабель, дабы избежать нападения фашистских самолетов. Кроме того он подсказал: «Пусть Ленэнерго поставит вопрос на Военном совете Ленфронта, чтобы помогли кадрами. Необходимо привлечь АСО КБФ и связистов, имеющих опыт прокладки кабеля связи через озеро». Всё так, но связисты прокладывали кабель единой длины, а вот как быть с силовым кабелем, который собирается из нескольких строительных длин и имеет несколько десятков соединительных муфт?

Ввиду срочности работ, вышестоящие инстанции разрешили нам начать строительство без проектов и смет. Для финансирования был открыт отдельный счёт в Ленинградской конторе Промбанка. Решение Военного совета фронта обязывало закончить изыскания кабельных линий к 18-му августа, а сооружения четырёх ниток к 5-му октября 1942 года.

В соответствии с этим я составил график прокладки. Ежов удивился его лаконичности и привёл мне в пример сотрудников Высоковольтной сети Ленэнерго, которые разработали график вплоть до такой тонкости, что прописали даже, где и сколько надо иметь инструмента, лопат и т.д. То есть, их план-график отличался скрупулёзной точностью. Мы же такого графика и представить себе не могли. Я изложил всё сугубо ориентировочно, указав лишь отдельные операции в тех сроках, которые дал Военный совет. Иначе говоря, наш план был чисто символический. Тем не менее, задание Ленинградского фронта мы выполнили досрочно.

Начали с того, что срочно стали составлять заявки на всё, необходимое для работы. То есть, на плавучие средства, водолазные станции, монтажные материалы, такелаж, кабель, оборудование для размотки барабанов, горючие и смазочные материалы, метизы, постельные принадлежности, автотранспорт, спецодежду, строительные материалы, инструмент, хозяйственный инвентарь, оборудование для столовой и прочее. Необходимо было на голом месте построить лагерь на 200 человек, оборудовать жильё, кухни, санузлы и т.д. Генерал-майор Шилов обязывался выделить 360 тонн бензина, начальник Северо-Западного Речного пароходства Шинкарёв обещал плавсредства: 2 баржи, грузоподъемностью по 600 тонн, 2 буксира и 3 катера. Буквально все заводы и фабрики, работающие в тот момент в Ленинграде, снабжали своей продукцией наше строительство. Завод «Севкабель», помимо самого кабеля, давал монтажные материалы: бумажные рулоны, свинцовые трубы. Транспортное управление отправляло к нам автомашины: две полуторки, две трёхтонки, два экскаватора и два трактора. За транспортировку барабанов с кабелем от Ленинграда до берега Ладожского озера отвечали Управление перевозок, во главе с генерал-майором Шиловым, а в городской черте, от завода до железнодорожной станции (на трамвайных поездах) — Начальник трамвайного управления М. Сорока.

Ленинградская Кабельная сеть для осуществления этой операции выделила несколько человек. За изготовлением кабеля и технической документации должен был наблюдать



«Думай, Туманов, думай...»

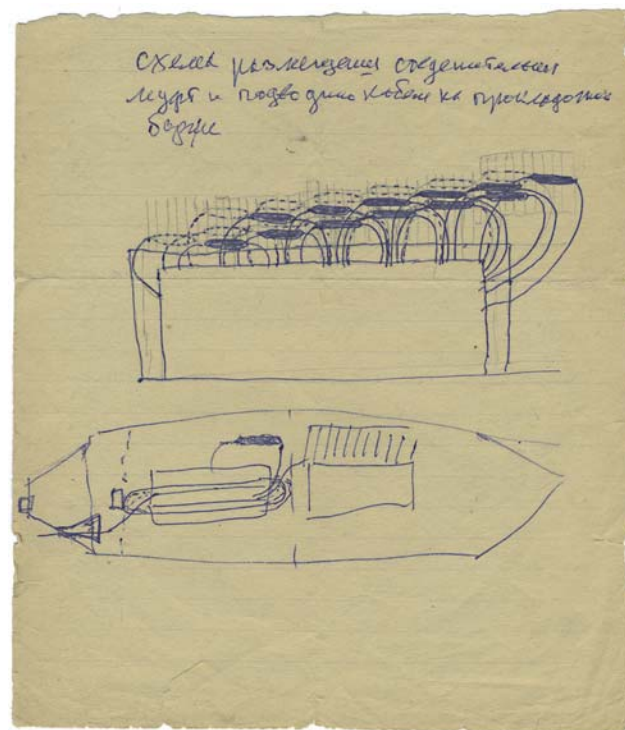
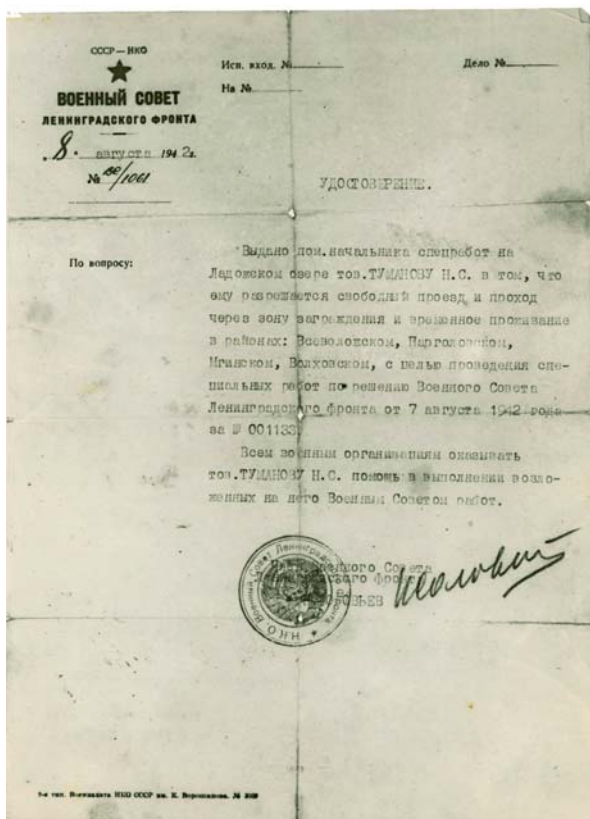
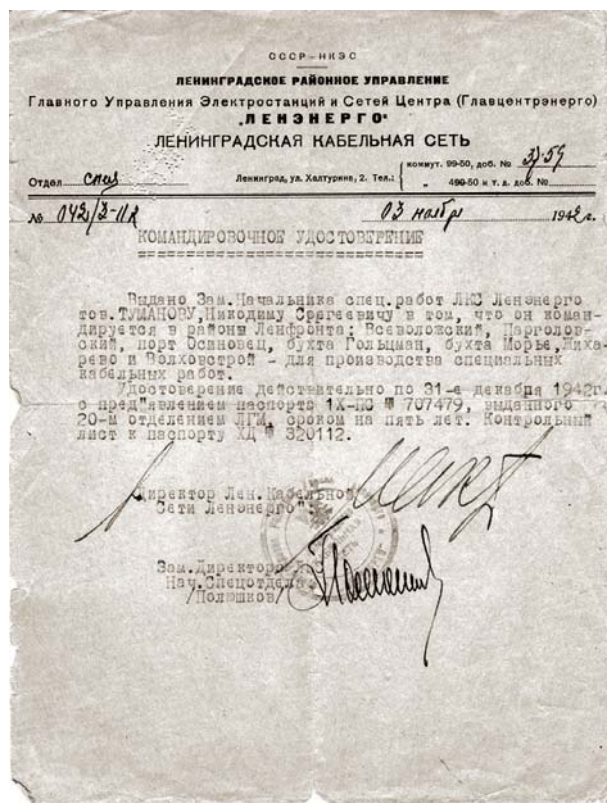


Схема размещения соединительных муфт
и подводного кабеля на укладочной барже
(рисунок Туманова)



Удостоверение, выданное Военным Советом
Н.С.Туманову 02.08.1942 года



Командировочное удостоверение,
выданное Ленэнерго Н.С.Туманову
03.11.1942 года

Спецификация

на инструмент кабельщиков для монтажа подводных муфт 10кв

1. Броне-швел (класс) С-500мм	15 шт
2. Скобы на фрезю (соед. шпатель №1)	15 шт
3. Шпатель для заливки брони	15 шт
4. Шпатель к молоту №5	35 шт
5. " " " №4	35 шт
6. Палочка брезентовая 35-6кв	15 шт
7. Деревянные ступицы к молоту	15 шт
8. Сидуров деревянная обшитая жестко	15 шт
9. Замок выемки к молоту	30 шт
10. Сидуров деревянная молотка	15 шт
11. Замок выемки к молоту	30 шт
12. Шаровый подшипник из листового 1-2мм стале	30 шт
13. Замок шаровый под угол дроти 0,25мм стале	30 шт
14. Шайба для молотка С 60, алюминий 15кв.	15 шт
15. Гайки " " " С 47, " " 7кв	30 шт
16. Банок под фрезю с сеткою	15 шт
17. Деревянная дрель подставка	60 шт
18. Ковши ковальные с ручкой, высотой 8кв.	15 шт
19. Шпатель для шпателя	15 шт
20. Шпатель для обивки 3х2" №1	50 шт
21. Баночка по 100г 120г 220г	30 шт
22. Деревянные шурупы к молоту	15 шт
23. Шпатель шаровый 7мм стале	30 шт
24. Шпатель к молоту 7мм стале	60 шт
25. Шпатель шаровый 7мм стале	60 шт
26. Инструментальная слесарь с фрезью	15 шт
27. Шпатель теслячатая 10кв стале	15 шт
28. Шпатель оцинкованная	15 шт
29. Банки под дрель с оцинк. пробоем	21 шт
30. " " " дрели	20 шт

Спецификация на инструмент кабельщиков для монтажа подводных муфт (10 кв)

№ (в кр. кол.)	Текст сообщений и распоряжений	После
Спецификация на хозяйственные приобретения		
1)	Банок для воды на 30 литров 10 шт	
2)	Ведра оцинкованные 20 шт	
3)	Ковши ковальные выемки 5 шт	
4)	Молотки 10 шт	
5)	Сидуров 4 шт	
6)	" " ф 15мм 2 шт	
7)	Шпатель ф-50мм 5 шт	
8)	Шпатель ф-25мм 5 шт	
9)	Шпатель ф-25мм 2 шт	
10)	Шпатель ф-25мм 5 шт	
11)	Ведра оцинкованные 5 шт	
12)	Ковши - 50 шт	5 шт
13)	" " 25 шт	2 шт
14)	Резиновые - 5 шт	
15)	Шпатель оцинкованный - 20 шт	
16)	Шпатель оцинкованный - 60 шт	
17)	Шпатель оцинкованный - 30 шт	
18)	Шпатель оцинкованный - 30 шт	
19)	Шпатель оцинкованный - 30 шт	
20)	Шпатель оцинкованный - 50 шт	
21)	Шпатель оцинкованный - 30 шт	
22)	Шпатель оцинкованный - 25 шт	
23)	Шпатель оцинкованный - 15 шт	
24)	Шпатель оцинкованный - 150 шт	
25)	Шпатель оцинкованный - 30 шт	

Спецификация на хозяйственные приобретения

Описание вещей.

на инструментальную лабораторию для монтажа
подводных машин 10 шт.

1. Броня-крас (класс) С-500мм	15 шт.
2. Скобы на броню (сам гуртосе №1)	10 шт.
3. Скобы для зажимания брони	15 шт.
4. Шпатель кисти №3	35 шт.
5. " " " №4	35 шт.
6. Палатка брезентовая 35-6м	15 шт.
7. Деревянные доски к палатке	15 шт.
8. Сундуки деревянные обшитые железом	15 шт.
9. Зажимы винтовые к ним	30 шт.
10. Сундуки деревянные оцинкованные	15 шт.
11. Зажимы винтовые к ним	30 шт.
12. Шаровые подшипники 1-2мм диаметр	30 шт.
13. Шайбы шаровые под углом дрова 0,25мм	30 шт.
14. Шайбы для машин С 60, диаметра 15мм	15 шт.
15. Шайбы " " С 47, " " 7мм	30 шт.
16. Банок под ручьями с сеткою	15 шт.
17. Деревянные бруски подставки	60 шт.
18. Ковши кованые с ручками, диаметром 8мм	15 шт.
19. Шпатель для масла	15 шт.
20. Проводник для освещения 2х2мм	50 шт.
21. Лампы по 100 и 200 и 230 в	30 шт.
22. Деревянные мушкетеры к ним	15 шт.
23. Лампы керосиновые 7мм диаметра	30 шт.
24. Стекло к ним 7мм диаметра	60 шт.
25. Фитиль керосиновый 7мм диаметра	60 шт.
26. Индивидуальная сумка с ремнем	15 шт.
27. Рюкзак текстильный 19мм	15 шт.
28. Вязка оцинкованная	15 шт.
29. Банки под банки с оцинковкой	30 шт.
30. " " керосин	20 шт.

31. Лампа керосиновая 12 мм диаметра	20 шт.
32. Станок пожевальный 2х2мм	15 шт.
33. Молоток по дереву С-500мм	15 шт.
34. Шпатель швейцарский №3	15 шт.
35. " " " №2	15 шт.
36. Шпатель С-150-180мм	30 шт.
37. Остроугольный 7-8"-175-200мм	15 шт.
38. Плоскогубцы 175 мм	30 шт.
39. Молоток деревянные или металл	30 шт.
40. Отвертка 6мм	30 шт.
41. " " 12мм	15 шт.
42. Метельники дротев 13" D	60 шт.
43. " " " 6" D	30 шт.
44. Молоток слесарный 0,5м	20 шт.
45. " " " 1м	20 шт.
46. Пилы 0,5м	15 шт.
47. Молоток переносной С-150-200мм	100 шт.
48. Молоток слесарный метероса	50 шт.
49. Зубил 200мм	20 шт.
50. " " 400мм	20 шт.
51. Карандаш слесарный 150мм	20 шт.
52. Метельники дротев 13" D	20 шт.
53. Кронциркуль 150мм	15 шт.
54. Шпатель оцинкованный 40мм	20 шт.
55. Банок для свинца	20 шт.

10/III-42г.

/Алексеев/

СПЕЦИФИКАЦИЯ
на оборудование и материалы

№ по порядку	Наименование	Единица измер.	К-во	Примечание кто поставляет
1	2	3	4	5
I.	Кабель СКБ 3-х жильный 10 кв. сечен. 3х120 с круглой железной броней \varnothing 8 м/м.....	метр.	125	Завод "Севкабель"
2.	Муфты подводные для кабеля СКБ сечен. 3х120 10 кв.....	шт.	350	З-д "Электрораппарат"
3.	Покрывки чугунные для с/м по чертежам ЛКБ.....	шт.	75	З-д "Электрораппарат"
4.	Трубы свинцовые цельнотянутые \varnothing 80* 80 м/м длиной 700 м/м.....	шт.	425	З-д "Севкабель"
5.	Рулонов № 9 размер. длин. 4000 м/м шир. 170 м/м.....	шт.	1300	З-д "Севкабель"
6.	Рулонов № 9 размером дл. 8500 м/м шир. 30 м/м.....	шт.	425	- " -
7.	Трубы медные \varnothing 16/20 м/м для ободов гильз.....	кг.	120	З-д "Красный Выборец"
8.	Канифоль.....	"	1500	Варшавский завод
9.	Олово.....	ти.	0,5	Варшавский завод
10.	Висмут.....	кг.	50	- " -
11.	Стеарины.....	"	50	Варшавский завод
12.	Лента смолевал.....	"	150	Варшавский завод
13.	Лента киперная.....	"	75	- " -
14.	Докрафт грузопол. емкостью от 3 до 7,5 тн.....	шт.	35	Авто. завод и р.д. м. Москва
15.	Сем стальные \varnothing 75 м/м длиной 3 метра.....	шт.	40	Варшавский завод
16.	Инструмент плотничий, слесарный, слесарный, электромонтажный, кузнечный по особой спецификации.....	рубли.	100000	Варшавский завод - инструмент
17.	Инвентарь разный по особой спецификации /ведра, бочки, планги, желоба насосы, инструменты и т.д./.....	рубли.	50000	Варшавский завод

- 2 -

1	2	3	4	5
18.	Текстильный инвентарь: по особой спецификации /тросы равный сечений, канаты, якоря и т.д./.....	Рубл.	50000	Сибирский завод и завод "Сибирь" - Красноярск
19.	Смола.....	тн.	2	Варшавский завод
20.	Пахта.....	"	1	
21.	Цемент.....	"	2	Варшавский завод

Приложение М...

ГОРЮЧЕ И СМАЗОЧНЫЕ МАСЛА

№ № по пор.	Наименование	Едм. изм.	Кол-во	Примеч.
1.	Венши для монтажа	тн.	1	
2.	Венши 2-ой сорт.....	"	30	
3.	Керосин	"	0,75	
4.	Моторное масло "Т".....	"	0,5	
5.	Легроль.....	"	15	
6.	Автол	"	1	

Приложение

М.....

МЕТИЗЫ

№ № по пор.	Наименование	Едм. изм.	Кол-во	Примеч.
1.	Гвозди барачные, строительные, скобы строительные и серычи	тн.	2	
2.	Железо полосовое, круглое и угловое разных размеров.....	тн.	2	
3.	Железо листовое разных размер.	тн.	2	

Приложение М...

ПОСТУПЛЕНИЕ ПРИНАДЛЕЖНОСТИ И ТЕХНИЧЕСКИЙ

ТЕКСТИЛЬ

№ № по пор.	Наименование	Едм. изм.	Кол-во	Примеч.
1.	Простыней	шт.	1000	
2.	Наволочек	шт.	1000	
3.	Одеял	шт.	400	
4.	Матрасов	шт.	200	
5.	Кроватей	шт.	200	
6.	Полотенец	шт.	1000	
7.	Врезент для палаток.....	м ²	500	

Приложение М.....

ОБЪЕКТЫ И СЛУЖЕБНЫЕ ПОМЕЩЕНИЯ

№ № по пор.	Наименование	Едм. изм.	Кол-во	Примеч.
1.	Бронированных барачков - общежитий из расчета на 50 челов.....	шт.	5	
2.	Здание которм.....	"	1	
3.	Баня на 50 челов.	"	1	
4.	Сарай д/инструм. и материала...	"	3	
5.	Кухня-столовая на 250 челов...	"	1	
6.	Сарай-гараж для стоянки автомаши и тракторов из расчета 5-6 боксов.....	"	3	

Приложение №

РАБСИЛА

№ по пор.	Наименование	Едм. изм.	Кол-во	Примечание
1.	Шкипера	чел.	15	
2.	Матрос	"	40	
3.	Рабочие, знакомые с такелажными работами на судах	"	60	
4.	Плотников	"	20	
5.	Слесарей	"	10	
6.	Кузнецов	"	5	
7.	Кабельщиков	"	30	
8.	Землекопов	"	180	
9.	Обслуживающий и подсобный персонал	"	65	
10.	ВСЕГО:	чел.	575	

Приложение №....

ЛЕС КРУГЛЫЙ И ПИЛО-МАТЕРИАЛЫ.

№ по пор.	Наименование	Едм. изм.	Кол-во	Примеч.
1.	Бревна	куб.м.	350	
2.	Подтоварник	"	100	
3.	Пило-материалы	"	300	
4.	Шпалы	шт.	1000	
5.	Дрова	куб.м.	150	

Приложение

АВТОТРАНСПОРТ

№ по пор.	Наименование	Едм. изм.	Кол-во	Примечание
1.	Автомобили 6-ти тн.	шт.	4	
2.	" " 3-х тн.	"	3	
3.	" " 1 1/2 тн.	"	3	
4.	Прицепов	"	2	
5.	Тракторы... "Сталлоне" для перевозки барабанов по трассе	"	2	

Приложение №....

СПЕЦОДЕЖДА

№ по пор.	Наименование	Едм. изм.	Кол-во	Примечание
1.	Комбинезоны	шт.	200	
2.	Брезентовые куртки и брюки	пар	500	
3.	Сапоги кожаные	"	400	
4.	" резиновые	"	400	
5.	Плащи брезентовые	"	200	
6.	Рукавицы брезентовые	"	1500	

№	Содержание работ	Сводный	Примечание
1	Обустройство Квадрат 3х100 - ККС 100м	4056т	33800р на 1 км
	Мурманский квадрат 6км	2457	200р за 1 км
	Розетки	338,4т	940р за 1 км
	Вешалки	61,2т	170р за км
		48006т	
2	Возвратные работы Обслуживание кабелей, стержней, железа и т.п.	172т	Сводный лист, от 18.11.60, от 18.11.60, от 18.11.60
3	Арматура 100х100х100 2 Дарья 2(25,24.56)	672т	По плану 2-4 ПТ
	2 Полярка 2.75.24.56	203т	
	3 Каскара 150.56	8,4т	
	Краска 45т 25.24.50	30т	
	Юбка 10.2.60.174	3,132т	Подготовил от 18.11.60, от 18.11.60
		145,932т	
4	Служебные работы Служебные обустройство бортов 2. 2020.68	192т (40)	по плану 1-4 ПТ
	Вспомогательные работы по устройству крана	20,495т	смета II сс. 1960
		39,895т	
5	Вспомогательные сооружения Пилорама, котельная, ремонтная Сооружение бран. котельной Сооружение забора котельной и т.п. Устройство бран. сооружения для размещения кабелей	0,757(5) 11,317(15) 3,247 41,679т	смета II сс. 1960 — — —
		56,993т	
	Сумма 23 объектов	11,612т	—

№	Содержание работ	Сводный	Примечание
1	Использование 9000.4 = 36000	36,1	смета 1960г.
2	Монтажные работы Прокладка кабеля 120км с бортами 3640.120.1.43	724,91т	смета на устройство каб. забор. котель. г. Мурманск № 33
3	Прокладка Перевозка 240 буровых и др. работ перевозки Перевозка ж. д. горючих на расстояние до 700 0.3.120.240.1.5	12т 12,9т	По плану 1960 смета II сс. 1960
	Прокладка др. объектов 2 таблица из расчета 101. работа 1 км 3.24.10.2.60	3,288т	смета № 34
	Автомобиль 1 1/2 т при 10 часов работы 2.10.2.31.60	3,432т	—
	Автомобиль 3 т при 10 часов работы 2.10.3.43.60	4,158т	—
	Тяжелый трактор 4. 10. 4.07.60	9,768т	—
		46,206т	
	Прокладка работ по смете II сс. 1960	163,267т	смета II сс. 1960
	Начисление на транспорт 3,5%	1,617т	
	Начисление на обустройство 2%	96,012т	
	Начисление на монтажные работы	3,173т	
	Итого	6298,098т	

Текст сообщений и распоряжений		Почт
Стецириками на хос. тшодревени		
1) Бача дур вода на 30 митрае	10 шт	
2) Велер Битален	20 шт	
3) Ковач кармане Балсина	5 шт	
4) Милас матор	10 шт	
5) Силотора	9 шт	
6) — " — ϕ 15 см	2 шт	
7) Шавел ϕ — 50 см	5 шт	
8) Мерилас на 25 мтр	6 шт	
9) Отоари, Келару Милас	20 шт	
10) Милас на 5 мтр	5 шт	
11) Велер Милас	5 шт	
12) Келару — 50 мтр	5 шт	
13) — " — 25 см	2 шт	
14) Рухомийни	5 шт	
15) Велер Битален	20 шт	
16) Отибуриалас — Милас	20 шт	
17) Келару Милас сред	30 мтр	
18) Мило Милас	20 мтр	
19) Велер Милас	50 шт	
20) Селу	20 мтр	
21) Милас	25 шт	
22) Милас	25 шт	
23) Милас	25 шт	
24) Милас	25 шт	
25) Милас	20 шт	

Отметка об издании или на схема	Время Зона с: (час, мин.)	Текст сообщений и распоряжений
	26	Велер — 150 шт.
	27	Килити Милас 2 шт.
	28	Милас — 5 шт.
	29	Милас — 2 шт.
	30	Милас — 20 шт.
	31	Милас — 10 шт.
	32	Милас — 50 шт.
	33	Милас — 2 шт.
	34	Милас — 1 шт.
	35	Милас — 2 шт.
	36	Милас 150 шт. 40 мтр.
	37	
	38	
	39	
	40	



Бараны с кабелем, которые рота связистов снимает
с железнодорожного состава



Барабан с кабелем



Разматывание кабеля с барабана

инженер П.Н. Апушкинский; следить за комплектацией бумажных рулонов и свинцовых труб — начальник Отдела снабжения ЖС, Г.В. Дмитриев; присматривать за тем, как доставляют заводские барабаны с кабелем на железную дорогу — В.А. Воробьев. Барабаны надо было везти от Ленинграда до Морье. Это уже было делом В.М. Купчинкина. А контроль за изготовление деталей подводных муфт возложили на меня.

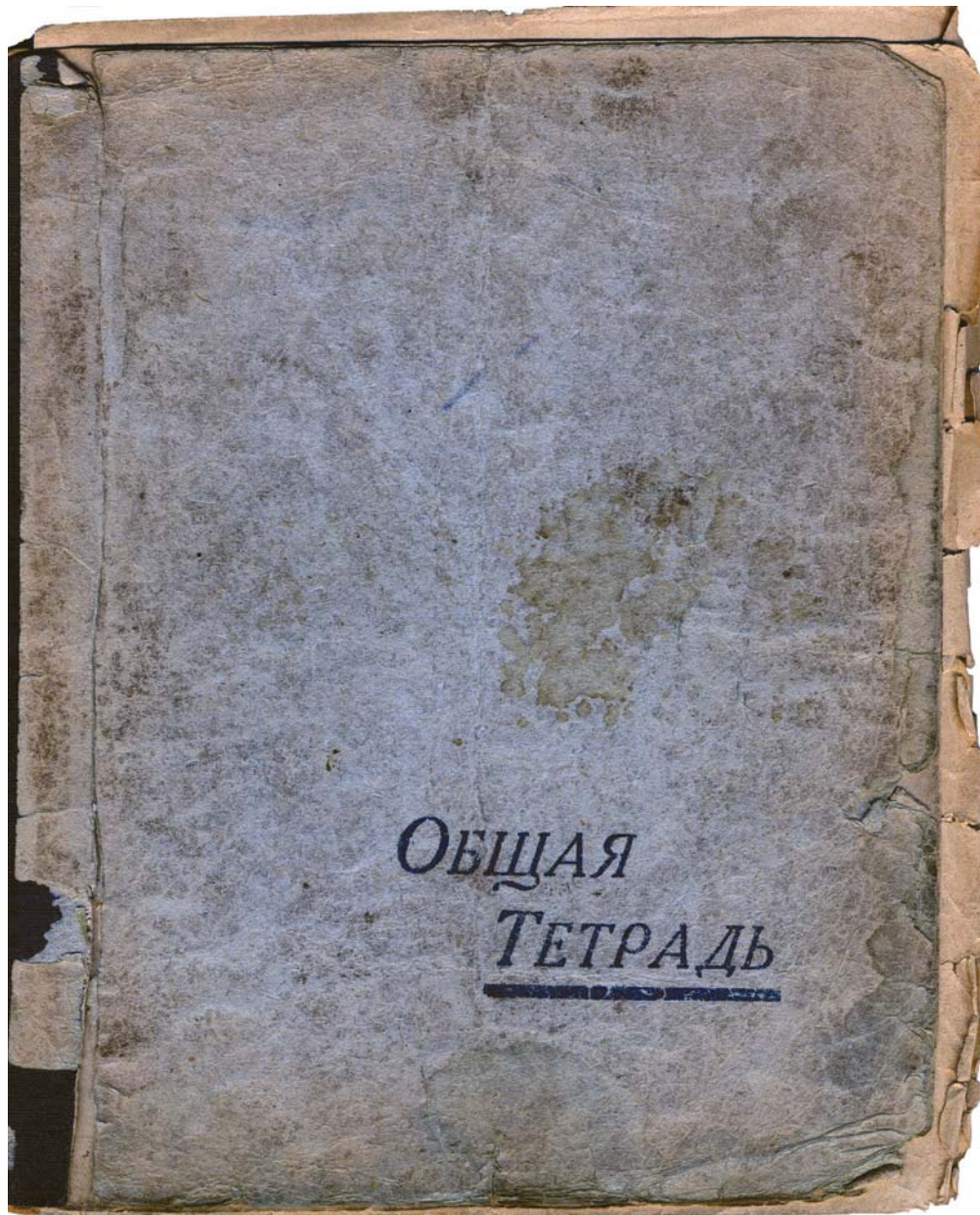
Кроме того, надо было подыскать судно для прокладки кабеля в прибрежных участках озера. Для этого я направился на судостроительное предприятие «Петрозавод». Там уже наладили производство малых самоходных барж-тендеров, грузоподъемностью до 25-ти тонн. Поговорил с конструкторами, объяснил, для чего нам нужны тендера: хотим, мол, погрузить по два барабана с кабелем на тендер, и с него уже прокладывать. Конструкторы дали мне несколько практических советов: как крепить оси барабанов на хлипкой палубе, где лучше сделать вырезы в комингсе, а где поставить дополнительные пильерсы, приварить стальные листы под лебёдки и обуха для крепления, чтобы тендер не потерял свои мореходные качества. Конструкторы снабдили меня чертежом судна грузоподъемностью в 25 тонн, это было как раз то, что нам нужно, — тендер. Погрузив на него два барабана, мы смогли обеспечить все прокладки береговых концов, особенно на западном берегу озера.

Размеры тендера были таковы: длина — 14,3 метра, ширина — 3,6 метра, осадка — 0,8 метра, высота борта — 1,5 метра.

Проблема спуска соединительных подводных муфт с баржи не давала покоя и конструктору Толмачёву из Энергопроекта. Их организации дали задание — обдумать конструкцию, с помощью которой мы смогли бы передвигать по стальной палубе баржи смонтированные муфты. Помимо этого, они должны были решить вопрос со стрелой, которая сумела бы плавно опускать муфту с судна на дно. Толмачёв предложил конструкцию тележки, типа «Медведки», для передвижения муфт в аксиальном направлении. Но она не удовлетворяла всем требованиям, поэтому от неё пришлось отказаться. Козловый кран для опускания муфт, предложенный тем же Толмачёвым, также был отставлен и заменён деревянной стрелой, установленной на тендере. Для такелажных работ, связанных с опусканием муфт с баржи, мы получили три тонны фабричного пенькового каната. Фабрика так и называлась — «Канат».



В это самое время в бухте Морье строился лагерь, сооружалась рабочая площадка для разгрузки и размотки кабеля. Но 24-го августа на эту площадку налетели вражеские самолёты. Был легко ранен прораб строительных работ И.Н. Захаров. В этот же день мы получили сообщение от Ремонтного завода о том, что металлические кожуха на трюма готовы. Предполагаемые мною сметные соображения в сумме 11 628 тысяч рублей были урезаны до 8 500 тысяч.


25-го августа в Кабельную сеть прибыли Военный инженер 2-го ранга З.А. Михайлов, Военком АСО КБФ А.Н. Говоров и инструктор Отдела электропромышленности и электростанций Ленинградского горкома КПСС А.М. Гребеньков. Прошло первое совещание на



Обложка дневника, который вел Н.С.Туманов
во время прокладки кабеля через Ладожское озеро. 1942 год

СТРАНИЧКИ ИЗ ДНЕВНИКА
Н.С.ТУМАНОВА

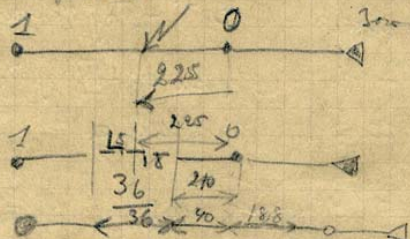
13 Снегирь 42. Мокрое мурло. № на мурле = №
на касе боробана - 1 селу. Дурне №19 Сооднава
18 мурла. Касе к мурле. Оксидеан шорле
на урл 15 сибиряково - 22 шт мурло. Исходные сводки
на шурл  и раскрасились на  и
направл. Свинца при рассмотрении односторонней поверхности
поверхности поке лобкуд.

На мурле №41 к боробане №68 односторонней лобкуд
гранки шурлы. Выходит поврежденное место
применяется снова заделка конус /Давая боробан/
Три шурла подан вокруг шурла $\varnothing 34$ и
раскрасили в группу шурлы. Мелкие шурлы поворачивать
на свинец. На шурле шурлы 3-7 кадра 
Сибиряково. Шур мурло (2 шурла 31 мурла)

14 Снегирь 42 на мурле №29 на грани лобкуд
шурлы, выходит. Боробан №151 (применяется снова заделка
конус Уртансов и шурлы). Платона, Чабан /Виде вода/
Взрыв мурла на шурл шурлы и россы. Дурле 45 до келл
обвесов с борны и шурлы раскрасили к шурлы
го 18г. на шурле шурлы боробан с шурлы

22-8-42 Вокруги при I у берега на море...
 №1 ...
 ...

Вокруги при I
 22-8-42
 6/1908 225



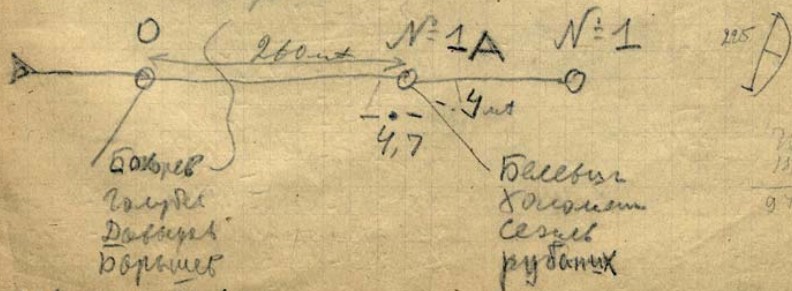
23 Вокруги ...
 ...
 ...

94,8 мт. + 172 / 8,5 за мит/б

Производство мостков

163,5 · 258,3 225
 39,8

24-8-42 Производство мостков и ...
 ...



3 точки в А-9

- Муфта № 26 - хорошо ковчеи колонии хороши
- Муфта № 37. Обработка шерсти, муфта удерживается овалом, муфта
 имеет оваловую без сороки. Ковчеи имеют колонии. С 20-ми
 муфта подворот ^{всего} на Колонии
- Муфта № 38 - хорошо. Ковчеи на колонии. Муфта имеет
- Муфта № 39 - хорошо ковчеи на хороши. Муфта имеет
- Муфта № 40. Тендер от шерсти на шит
 муфта оваловая колонии колонии шерсти. Ковчеи на хороши
- Муфта № 41 - хорошо. Ковчеи на хороши
- Муфта № 42 - хорошо Ковчеи на хороши
- Муфта № 43 - хорошо Ковчеи на хороши
- Муфта № 44 - хорошо Ковчеи на хороши
- Муфта № 45 - хорошо Ковчеи на хороши
- Муфта № 46 - хорошо Ковчеи на хороши
- Муфта № 47 - хорошо Ковчеи на хороши
- Муфта № 48 - хорошо Ковчеи на хороши
- Муфта № 49 - хорошо Ковчеи на хороши
- Муфта № 50 - хорошо Ковчеи на хороши
- Муфта № 51 - хорошо Ковчеи на хороши
- Муфта № 52 - хорошо Ковчеи на хороши
- Муфта № 53 - хорошо Ковчеи на хороши
- Муфта № 54 - хорошо Ковчеи на хороши
- Муфта № 55 - хорошо Ковчеи на хороши
- Муфта № 56 - хорошо Ковчеи на хороши
- Муфта № 57 - хорошо Ковчеи на хороши
- Муфта № 58 - хорошо Ковчеи на хороши
- Муфта № 59 - хорошо Ковчеи на хороши
- Муфта № 60 - хорошо Ковчеи на хороши
- Муфта № 61 - хорошо Ковчеи на хороши
- Муфта № 62 - хорошо Ковчеи на хороши
- Муфта № 63 - хорошо Ковчеи на хороши
- Муфта № 64 - хорошо Ковчеи на хороши
- Муфта № 65 - хорошо Ковчеи на хороши
- Муфта № 66 - хорошо Ковчеи на хороши
- Муфта № 67 - хорошо Ковчеи на хороши
- Муфта № 68 - хорошо Ковчеи на хороши
- Муфта № 69 - хорошо Ковчеи на хороши
- Муфта № 70 - хорошо Ковчеи на хороши
- Муфта № 71 - хорошо Ковчеи на хороши
- Муфта № 72 - хорошо Ковчеи на хороши
- Муфта № 73 - хорошо Ковчеи на хороши
- Муфта № 74 - хорошо Ковчеи на хороши
- Муфта № 75 - хорошо Ковчеи на хороши
- Муфта № 76 - хорошо Ковчеи на хороши
- Муфта № 77 - хорошо Ковчеи на хороши
- Муфта № 78 - хорошо Ковчеи на хороши
- Муфта № 79 - хорошо Ковчеи на хороши
- Муфта № 80 - хорошо Ковчеи на хороши
- Муфта № 81 - хорошо Ковчеи на хороши
- Муфта № 82 - хорошо Ковчеи на хороши
- Муфта № 83 - хорошо Ковчеи на хороши
- Муфта № 84 - хорошо Ковчеи на хороши
- Муфта № 85 - хорошо Ковчеи на хороши
- Муфта № 86 - хорошо Ковчеи на хороши
- Муфта № 87 - хорошо Ковчеи на хороши
- Муфта № 88 - хорошо Ковчеи на хороши
- Муфта № 89 - хорошо Ковчеи на хороши
- Муфта № 90 - хорошо Ковчеи на хороши
- Муфта № 91 - хорошо Ковчеи на хороши
- Муфта № 92 - хорошо Ковчеи на хороши
- Муфта № 93 - хорошо Ковчеи на хороши
- Муфта № 94 - хорошо Ковчеи на хороши
- Муфта № 95 - хорошо Ковчеи на хороши
- Муфта № 96 - хорошо Ковчеи на хороши
- Муфта № 97 - хорошо Ковчеи на хороши
- Муфта № 98 - хорошо Ковчеи на хороши
- Муфта № 99 - хорошо Ковчеи на хороши
- Муфта № 100 - хорошо Ковчеи на хороши

10 Сентября 1942. И. Печенкин

предмет заключения договора между Кабельной сетью и АСО КБФ о прокладке кабеля через Ладожское озеро.

26-го августа нас с Директором ЛКС М.И. Грозновым принял Управляющий Ленэнерго И.П. Карась, чтобы выработать условия заключаемого договора с АСО КБФ.

АСО КБФ брало на себя работу по прокладке и осмотру водолазами кабеля на грунте. Кабельная сеть должна была предъявить провод, уложенный на баржу, со смонтированными муфтами. А также за нами было обеспечение строительства плавсредствами, такелажем, рукавами для мотопомп и бензином, ну, и ведение технического надзора.

28-го августа монтеры Денисов, Карпов, Игнаткович, Рубаник, шофёр Филиппов и я приехали в бухту Морье. В этот день на баржу № 4521 удалось намотать десять барабанов кабеля. Схема намотки была такова — вдоль пирса выстроили мостки для прохода на баржу, а вдоль всех мостков, на высоте 1,2 метра, провели линию конвейера. Она состояла из роликов, расположенных через полтора-два метра. Конвейер начинался у барабана, стоящего на берегу и заканчивался на палубе баржи. На берегу соорудили площадку из досок, на которой расположились барабаны с кабелем. Их доставляли из Ленинграда и разгружали с платформы на берег железнодорожным краном. А затем устанавливали на площадке. Солдаты-связисты вручную подкатывали барабаны поближе к пирсу. Там находилось штатное место с двумя парами домкратов, грузоподъёмностью в 10 тонн, и стальной осью.

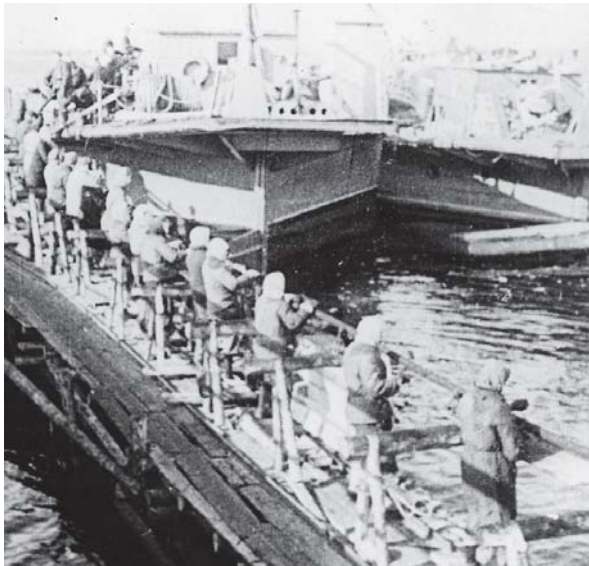
Ось вставляли во втулку барабана и с помощью домкратов поднимали над землёй. Барабан расширялся, доски отбрасывались в сторону, капки проверялись на сырость, и верхний конец кабеля шёл на конвейер. Под общую команду сто девушек руками придавали движение кабелю. На то, чтобы размотать и уложить в трюм барабан полукилометрового кабеля, затрачивали от одного до двух часов. Самая трудная часть намотки происходила в трюме: 15 человек с усилием располагали кабель по всему периметру. За восьмичасовую смену наматывали до 10-ти барабанов, а это почти пять километров! Деревянные барабаны разбирались, щёки прошивались болтами в пакеты и снова ехали на «Севкабель».

Девушки, ослабленные блокадой, к концу смены выбивались из сил. Тогда на помощь к ним приходили солдаты-связисты.

28-го августа начался монтаж соединительных муфт на барже № 4521, за день удалось смонтировать от двух до восьми муфт. Днём случился воздушный налёт. Наш пункт для изготовления свинцовых муфт, находящийся на пирсе, разметало взрывом бомбы. Поэтому мы переместились в лагерь, на берег реки Морье. Нам не хватало инструмента для монтажа, особенно шведских ключей. На баржу был навит 21 барабан кабеля.

Главный инженер Ленэнерго С.В. Усов обещал написать записку члену Военного совета Ленфронта Соловьёву с просьбой о прикрытии работ с воздуха.

Мы рассчитывали ещё на одну баржу, под номером 4520, но дежурный диспетчер порта Морье нам её не дал.



Девушки, ослабленные блокадой, к концу смены выбивались из сил. Тогда на помощь к ним приходили солдаты-связисты



Самая трудная часть намотки происходила в трюме:
15 человек с усилием располагали кабель по всему периметру.
За восьмичасовую смену наматывали до 10-ти барабанов,
а это почти пять километров!

Увидим ли мы день 4-го сентября?

30-го августа 1942 года были у Гудылина, договаривались о том, чтобы баржу 4521 поставили на рейд. В 17 часов буксирный пароход «Каракозов» отвёл её на рейд и установил на бочку. Приняли такое решение: когда на барже смонтируем муфты, а все строительные длины (их было 21) соединим в одну нитку, длиной около 10 км, выйдем на прокладку — надо опробовать проект. Полученные кожуха на комингсы люков баржи не подошли по размерам. Оказывается, конструкции комингсов на баржах различны. Пришлось срочно сделать кожуха из досок и обшить их листовым железом. Лоток для схода кабеля в воду тоже пришлось уширить и реконструировать. Все эти накладки плохо действовали на настроение людей. И когда на площадку доставили детали разборных монтажных рам, народ с недоверием посматривал на них. Даже сам начальник работ Ежов разбирал детали с сомнением. Надо было переломить эти сомнения. И тогда я в одиночку погрузил детали на плашкоут, расположил их на корме и невозмутимо начал сборку, энергично орудуя разводным ключом. Мой уверенный вид, увлечённость делом, упорство, видимо, вдохнули в людей надежду. Ведь многие ещё не представляли себе всех трудностей прокладки, да и того, выполнима ли она вообще. А тут они убедились: раму можно собрать легко! И если помощник начальника с таким энтузиазмом включился в работу, значит, убеждён: мы сможем, у нас всё получится, и в Ленинград пойдёт электрическая энергия с Волхова.

30-го августа на баржу 4521 намотали 21 барабан кабеля, длиной 10059,5 метра. А это больше десяти километров! На палубе монтеры собирали соединительные муфты, матросы 27-го АСО ЛОД, во главе с водолазом Л.Г. Молчановым, обвязывали их кожуха пеньковым канатом, сделал небольшую петлю на середине каждой муфты, чтоб её удобнее было стропить в момент спуска на дно озера.

3-го сентября на строительстве мы израсходовали весь запас легкоплава — нечем стало паять муфты. Ежов принял энергичные меры, дабы получить сплавы из Ленинграда. Мне он велел составить план работ по прокладке 1-й части 101 кабеля. (Первый кабель для удобства оперативных работников именовался номером 101). Мы наметили проложить половину этого

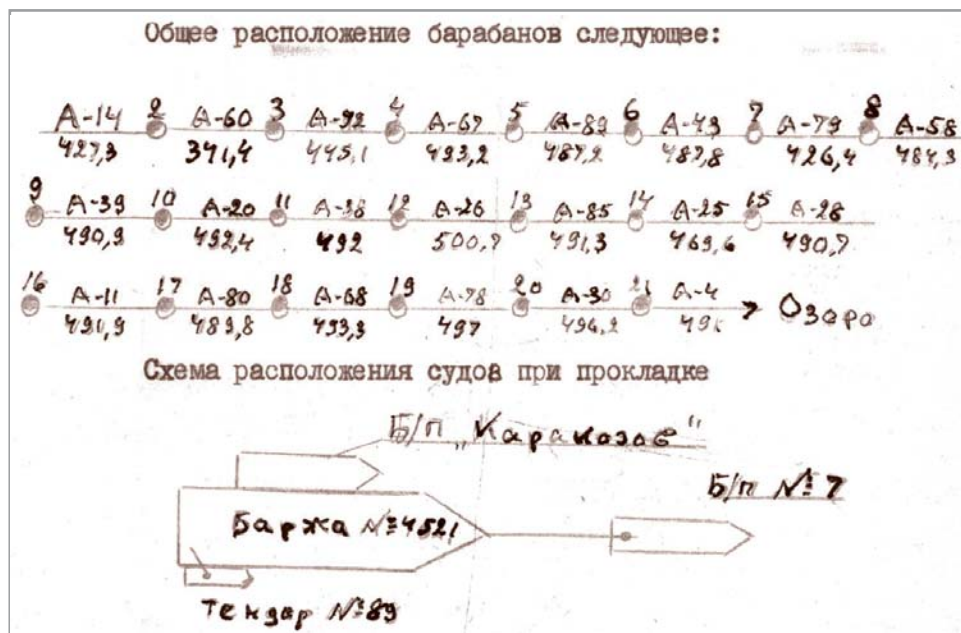
кабеля после полудня. Сейчас я перелистываю свой дневник, пожелтевший от времени, и дословно его переписываю.

План работ по прокладке кабеля

№ п/п	Наименование работ	Исполнитель	Примечание
1	Обеспечение связи между баржой и берегом	Командир роты Зайцев или техник Каменский	Связь с берегом и метеосводка. Имеет 4 телефонных аппарата, работает в трюме
2	Связь баржи с буксиром	Полунин	
3	Связь баржи с катером	Чёткий	
4	Выход кабеля из трюма	С.А. Алексеев Малиновский	
5	Опускание муфт с баржи в воду	К.П. Асташкин	На катере работу выполняют матросы 27-го АСО КБФ
6	Работа на тормозах и клёвка	В.А. Фёдоров, А.И. Баландин	
7	Подача концов кабеля с баржи на берег	В.А. Фёдоров	Стропит концы
8	Штурманские работы, трасса, муфты, нанесение места на карту	Ивановский	2 гудка с буксира или 2 флага красный и белый
9	Охранение с воздуха	Марушкин	Установка 2-х пулемётов и организация охраны с воздуха
10	Контроль за исправностью кабеля	Н.С. Туманов	
11	Подъем витка в трюме	В.А. Воробьев	
12	Аварийный рез. Пайка капков	Ф.С. Холоменков, А.И. Баландин	

Общая часть

Прокладка производится со стальной баржи № 4521, на барже находится 21 барабан, их номера: А-4, А-30, А-78, А-65, А-80, А-11, А-28, А-25, А-85, А-26, А-98, А-20, А-39, А-58, А-79, А-43, А-89, А-67, А-92, А-60 и А-14.



Мощность пароходов: «Каракозов» — 155 лошадиных сил, Б/п № 7 — 180 лошадиных сил, Тендер № 89 — 73 лошадиные силы.

На барже № 4521 двадцать соединительных подводных муфт. Строительные длины барабанов по 500 метров. Фактические длины барабанов после вырезки дефектных участков и обрезке при монтаже от 500 до 341 метра. Кабель марки СКС сечением 3 x 120 миллиметра, производство завода «Севкабель». Жила кабеля медная, напряжение в 10 киловольт. Мощность, которую можно передавать по одному кабелю, около 5000 киловатт, а по четырём, предположительно, до 20 000. Это уже весомый вклад в дело снабжения Ленинграда электрической энергией, причём, в ближайшем будущем. «Но вот как оно дальше пойдёт? Как всё сложится?» — такие мысли будоражили наши головы в ночь на **3 сентября 1942 года**.

А уже днём, в 15 часов, буксирный пароход «Каракозов» снял с бочки на рейде в бухте Морье баржу № 4521 с намотанным на ней кабелем и ушёл на юг.

В 18 часов 30 минут «Каракозов» встал на рейд у деревни Кокорево.

С баржи отдали якорь, пароход пришвартовался к её левому борту. По легкому дощатому пирсу, вырывающемуся в озеро метров на сорок, подходят люди, которые будут участвовать в прокладке. Вот они усаживаются в шлюпку и гребут к нашей барже — она находится метрах в пятидесяти от головы пирса. Монтеры, солдаты и матросы сумрачны, их смущает необычная

обстановка. Начинает смеркаться. На рейде появляется буксирный пароход № 7 и тендер № 89. Немного поднимают настроение анекдоты, которые рассказывают техник роты связи Каминский и капитан 1-го ранга Анисимов. С одной стороны смешно, а с другой непонятно: как можно смеяться в такой момент, момент полной неизвестности? И вообще, увидим ли мы рассвет 4-го сентября?

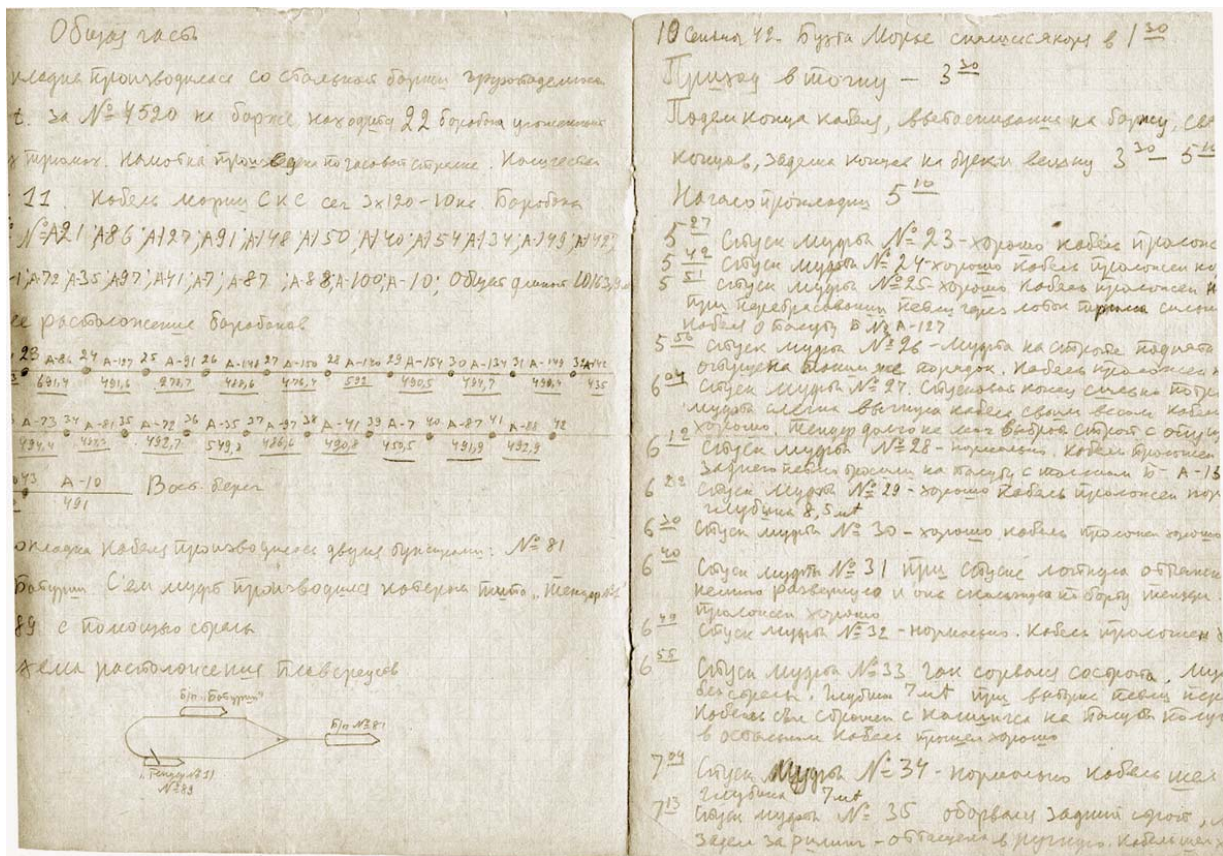
В 19 часов 50 минут с помощью багра ловим буёк, подвязанный к береговому концу кабеля, и вытаскиваем буёк на корму. Ветер северный, баржу в нужное положение привести очень трудно. Наконец, кабель поднят. Мастер В.А. Фёдоров и солдаты быстро подают его из трюма на палубу, боцман Л.Г. Молчанов с командой водолазов связывает оба конца каболокками, подвязывает вешки. В этой операции необходимо присутствие водолазов: под водой им придётся резать вязку кабеля ножом и подавать концы на монтажный плашкоут. Проверяю вязку концов и вешек и докладываю Ежову о готовности к прокладке. Ежов передаёт команду военному инженеру 2-го ранга Михайлову, тот связывается со штурманом Ивановским, который находится на мостике буксирного парохода № 7. В 20 часов 20 минут начинаем прокладку — кабель скользит за борт по лотку. Все люди находятся на своих местах согласно расписанию. В 20 часов 55 минут спускаем соединительную муфту № 2. Спуск получился с изломом. Тендер № 89, подхвативший муфту на стрелу, не смог сманеврировать, его развернуло, и муфта, ничем не поддерживаемая, шлёпнулась в воду. Кабель изогнулся под острым углом. И тут ведущий буксир сбился с курса. Штурман Ивановский, не сдержавшись, зашумел на командира, потребовал выхода на курс. Чтобы помочь им выровняться, инженер Михайлов перешёл на буксир. И до 21 часа 20 минут буксир выправлял курс. Лишь в 21 час 35 минут проложили барабан А-60 и спустили муфту № 3.

В 22 часа опустили муфту № 4 без происшествий. Но в 22 часа 07 минут буксир сел на мель. Ивановский крикнул с буксира: «Налетели на потопленный немцами паром с паровозами». Послышался мощный удар левым бортом баржи о какой-то твёрдый предмет. Баржа заметно накренилась. Хватаю в руки багор и бегу на левый борт. Прощупываю, на что налетели. Крюк багра на глубине полутора метров ясно нащупывает что-то жёсткое, по звуку не похожее на металл. Это не затонувшие паровозы, а самые натуральные камни! Сообщаю про них на буксир, а буксир и сам уже бьется о камни. Сильный рывок буксира поворачивает баржу бортом к волне. Буксир ещё сильнее оседает. Прокладываемый кабель вырывается из лотка и скользит по рилингу правого борта. Видя это, бросаюсь к кабелю и, навалившись всем телом, стараюсь отжать его на лоток. Баржа слегка поворачивает вправо, кабель скользит за борт, прижимая меня к тросу рилинга. Ползущий за борт кабель начинает рвать мне шинель. Зову на помощь. Заслышав мой крик, мастер К.П. Асташкин и группа солдат бросаются ко мне. Совместными усилиями заводим-таки движущийся кабель в лоток.

В 22 часа 15 минут буксир сошёл с камней, в 22 часа 30 минут на грунт опущена муфта № 5. Но при спуске зацепили штуцером за вертикальную доску лотка. Муфту заклинило. Пришлось завести оттяжку и рывком поправить муфту. В 22 часа 55 минут завершён спуск муфты № 6. Задним штуцером муфта задела за лоток, да так, что не смогли снять её стрелой.



Спуск кабеля в Ладожское озеро



Журнал прокладки кабеля 10 сентября 1942 года. Бухта Морье

Рывком оттяжки стронули муфту с лотка, на кабеле образовался крутой изгиб, барабан А-43 был проложен нормально.

В 23 часа 25 минут спущена муфта № 7, и опять штуцером она задела за лоток. Но затем вошла в воду вертикально, и кабель, следующий за муфтой, проложили благополучно. В 23 часа 45 минут вполне удовлетворительно опустили муфту № 8, кабель барабана А-58 проложен хорошо.

0 часов 5 минут (уже 4-го сентября) — спуск муфты № 9, всё нормально. В 0 часов 25 минут так же успешно прошёл спуск муфты № 10. Но в 0 часов 45 минут при спуске муфты № 11 штуцер сильно задел за лоток, пришлось пустить в дело оттяжку, и с кабелем всё обошлось. В 1 час 05 минут — спуск муфты № 12, правда, без стрелы, так как тендер № 89 не смог пришвартоваться. Буёк на муфту поставлен не был, но кабель проложили удачно.

В 1 час 15 минут зажёгся Осиновецкий маяк, громадный красный глаз замигал на Западном берегу Ладожского озера. Штурман Ивановский смог уточнить курс прокладки кабеля. В 1 час 25 минут спустили муфту № 13, тоже без стрелы, муфта немного заела в лотке, но кабель прошёл отлично. В 1 час 35 минут спущена муфта № 14 (без стрелы), кабель проложили, в 1 час 50 минут также без замечаний прошла муфта № 15, в 2 часа 03 минуты — муфта № 16, а в 2 часа 14 минут — муфта № 17. Тендер так и не пришвартовался.

В 2 часа 27 минут (всё так же, без стрелы) спустили муфту № 18, в 2 часа 41 минуту — муфту № 19. Штуцером сорвали железный лист лотка. Ветер усилился до 5 баллов. В 2 часа 55 минут нормально спущена муфта № 20, а в 3 часа 07 минут — муфта № 21. В 3 часа 15 минут закончили прокладку последнего барабана А-4. На конец кабеля навязано 2 деревянных буйка и 1 вешка, глубина 12 метров.

К рассвету **4-го сентября** караван вернулся в бухту Морье. Первая попытка подтвердила, что таким способом можно проложить кабель через озеро, но обязательно соблюдать меры предосторожности. Нам дали отдохнуть до 8 часов 5 сентября.

Команда держалась молодцово

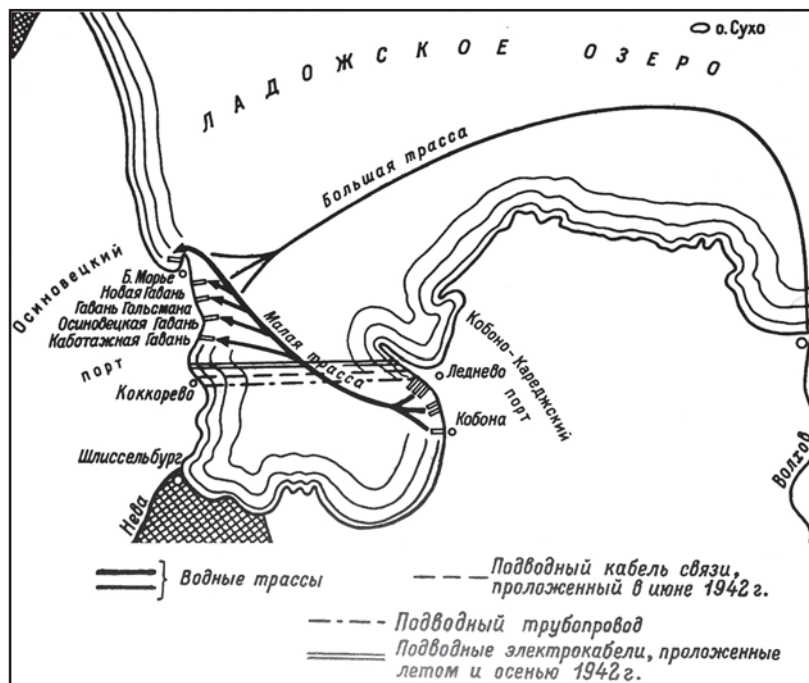
Тем временем бригада монтажников собирала муфты на барже № 4520. Когда наматывали уже вторую половину первой нитки, на барабане № 91 заметили разошедшийся шов свинцовой оболочки кабеля. Монтаж приостановили. На «Севкабель» отправили телефонограмму с просьбой выслать ответственного представителя.

Во второй половине дня 5 сентября собралась комиссия: от «Севкабеля» прибыл инженер Гуревич, от Кабельной сети — инженер П.А. Апушкинский. С барабана № 91 пришлось вырезать 250 метров негодного кабеля (в брак) и оформить это актом. К вечеру того же дня выяснилось, что завезённого кабеля на вторую нитку явно не хватит. Немедленно доложили об этом Управляющему Ленэнерго И.П. Карасю. Он обещал принять срочные меры.

Прокладка второй части первой нитки была намечена на **9 сентября**. И **6–7 сентября** у деревни Кокорево с тендера положили два береговых барабана кабеля. Эти строительные длины метров по 450 проходили по воде и 50 метров по суше.

Водолазы АСО КБФ осмотрели подводную трассу, то есть первую часть первой нитки — от муфты № 2 до муфты № 21 — к исходу суток **7-го сентября**. Для контроля водолазы сняли с муфт по одной бирке (на каждой муфте стояло по две свинцовых бирки с номером). Руководил их работой военком К.Н. Говоров. Водолазы установили, что кабель в районе соединительных муфт № 10 и 11 пересекает бензопровод, проложенный ранее.

Прокладку 2-й части первой нитки наметили на ночь **с 8 на 9 сентября**. Накануне я составил план этих работ.



Трассы перевозок. Навигация 1942 года



Деталь от бензопровода,
поднятая со дна Ладоги

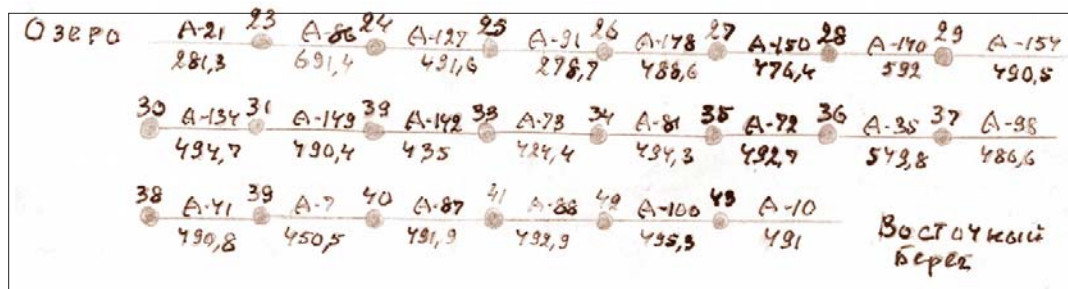
План прокладки кабеля (фидера I)
второй половины

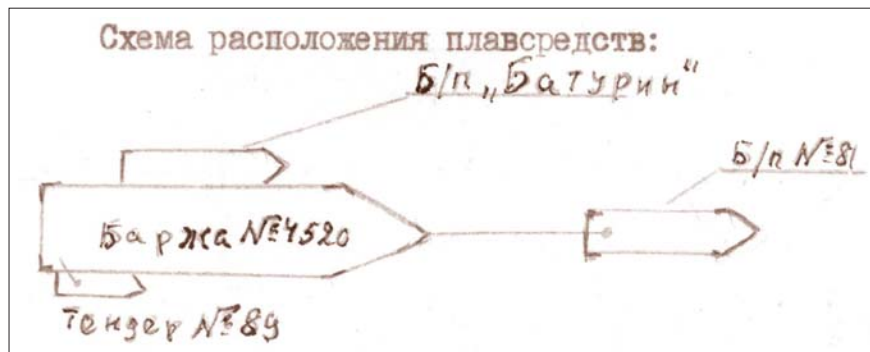
№ п/п	Наименование работ	Исполнитель	Примечание
1	Связь баржи и буксира	Полунин	Имеет 4 телефонных аппарата, работает в трюме
2	Связь баржи с катером	Чёткий	
3	Выход кабеля из трюма	С.А. Алексеев, Малиновский	
4	Разнос передней петли	В.А. Воробьёв	
5	Разнос задней петли	В.А. Фёдоров	
6	Спуск муфт	К.П. Асташкин	На катере матросы АСО КБФ
7	7 Сопровождение муфт и клёвка	А.И. Баландин	
8	Подача конца на берег	В.А. Фёдоров	
9	Штурманские работы	Ивановский	
10	Охрана с воздуха	Марушкин	
11	Контроль за исправностью	Н.С. Туманов	
12	Аварийная резка кабеля	Ф.С. Холоменков, А.И. Баландин	

Общая часть

Прокладка производится со стальной баржи № 4520. На ней находится 22 барабана с кабелем СКС сечением 3х120 квадратных м/м, в 10 киловольт, уложенного в двух трюмах. Намотка произведена по часовой стрелке в 11 рядов. Число соединительных муфт — 21. Барабаны № А-21, А-86, А-127, А-91, А-148, А-150, А-40, А-54, А-134, А-149, А-142, А-73, А-81, А-72, А-35, А-97, А-41, А-7, А-87, А-88, А-100, А-10 — общей длиной 10 163,4 метра.

Общее расположение барабанов





Прокладка кабеля производится буксирами № 81 и «Батурин». Муфты снимает тендер № 89 с помощью стрелы.

Итак, вторая часть первой нитки погружена на баржу, прокладка намечена с 9 на 10 сентября. Баржу № 4520 вывели на рейд бухты Морье и поставили на бочку. Весь персонал собрался на пирсе в Морье и катером был доставлен на баржу.

Дневник прокладки

10-го сентября в 1 час 30 минут снялись с бочки. В 3 часа 30 минут пришли в заданную точку в озере. С 3 часов 30 минут до 5 часов 10 минут поднимали конец кабеля с баржи, связывали и заделывали концы, подвязывали буйки и устанавливали вешки.

В **5 часов 10 минут** — начало прокладки. В 5 часов 27 минут — спуск муфты № 23, в 5 часов 42 минуты — муфты № 24, в 5 часов 51 минуту — муфты № 25. Всё шло нормально. В 5 часов 56 минут спустили муфту № 26. Она была поднята на стропе и спущена с углом. Кабель под действием веса муфты сильно изогнулся. В 6 часов 4 минуты, при спуске муфты № 27, спусковой конец на тендере быстро потравили, муфта своим весом выгнула кабель. Тендер долго не мог выбрать строп с опущенной муфты. В 6 часов 12 минут — спуск муфты № 28 — задняя петля муфты была сильно брошена на палубу, барабан А-150. В 8 часов 22 минуты спуск муфты № 29 прошёл хорошо, глубина 8,5 метра. В 6 часов 30 минут спуск муфты № 30 тоже закончился благополучно. А при спуске муфты № 31 (в 6-40) лопнула оттяжка, муфта развернулась на месте и скользнула по борту тендера. В 6 часов 49 минут — спуск муфты № 32, а в 6 часов 55 минут — № 33. Правда, тут гак сорвался со стропа, и муфту спустили без стрелы. А при выборке петли перед муфтой на глубине в семь метров кабель был сброшен с комингса на палубу сильным толчком.

7 часов 04 минуты. Спуск муфты № 34. Всё хорошо, глубина 7 метров.

7 часов 13 минут. Спуск муфты 35. Оборвался задний строп, муфта задела за рилинг.

7 часов 20 минут. Спуск муфты № 36. Нормально.

7 часов 30 минут. Спуск муфты № 37. Оборвался строп, муфта ударилась о палубу. Спуск прошёл без стрелы. С этого места сделали поворот на маяк «Кареджи».

7 часов 40 минут. Спуск муфты № 38. Без замечаний. Глубина 8 метров.

7 часов 48 минут. Спуск муфты № 39. Успешно.

7 часов 56 минут. Спуск муфты № 40. Тендер отошёл от баржи на 10 метров.

8 часов 03 минуты. Спуск муфты № 41 прошёл хорошо.

8 часов 11 минут. Спуск муфты № 42. Благополучно.

8 часов 15 минут. Спуск муфты № 42. Удачно.

8 часов 15 минут. Ведущим становится буксирный пароход «Батурин».

8 часов 35 минут. Воздушная тревога. Фашистские самолеты бомбят прибрежную полосу с большой высоты. Чтобы не привлекать их внимания, мы не стреляем.

8 часов 40 минут. С баржи отдали якорь. Тендер ушел на косу, где и сел на мель. Стаскивали его тросом, заведённым с «Батурина». Высадка людей на берег. Все так увлечены работой, что не обращают внимания на бомбёжку.

10 часов 52 минуты. Спуск муфты № 43 прошёл хорошо.

12 часов 55 минут. Заводили якорь. Спорили с Михайловым о том, надо ли буксировать баржу до берега тендером.

13 часов 05 минут. Вручную подтянули баржу на отмель. Через правый борт кабель выдали на берег, на конец кабеля, не дошедший до берега 80 метров, навязали веху.

Закончив работу, отбуксировали баржу № 4520 в бухту Морье. На переходе через бурное озеро баржу кидало, словно спичечный коробок. Команда держалась молодцово.

11 сентября на монтаж муфты, соединяющей первую и вторую части первой нитки, в озеро на плашкоуте вышел мастер К.П. Асташкин с бригадой. Водолазы спустились в воду, на грунте нашли связанные кабели, развязали пеньку, развели под водой концы, застропили их тросами и на концы тросов навязали буйки. Но поднявшийся сильный ветер не дал возможности продолжать работу, караван вернулся в бухту.

Так как длина подводной части кабеля между западным и восточным берегом определилась (она составляла не более 23 километров), возникло предложение вместо четырёх ниток положить пять. Тем более что завод «Севкабель» мог нам это количество материала поставить.

На баржу № 4521 начали наматывать кабель для второй нитки. Провели небольшое совещание с монтерами и решили вторую нитку монтировать на барже во всю длину, от берега до берега, то есть больше 20 километров. При таком варианте количество муфт, которые собирали на барже, возросло до 50 единиц, а значит, их трудно стало размещать на палубе. Решили монтировать муфты в двух уровнях. Конечно, это создаст дополнительные трудности и очерёдность в монтаже. Концы кабеля верхнего уровня, придётся отвести на время в сторону и лишь после окончания первого уровня приступить к монтажу второго. Надо будет крайне тщательно следить за последовательно-

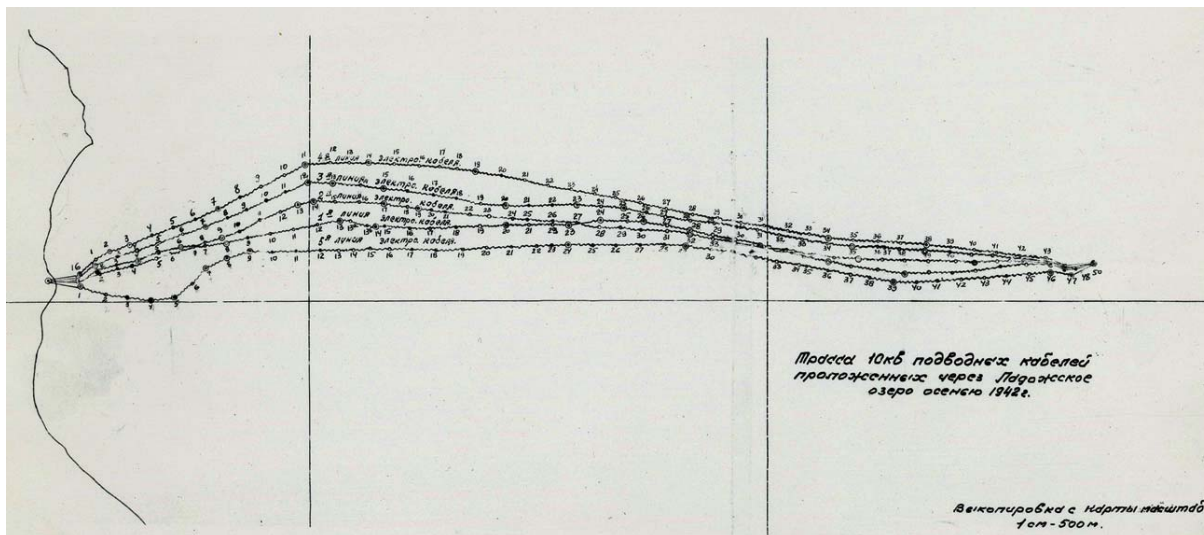
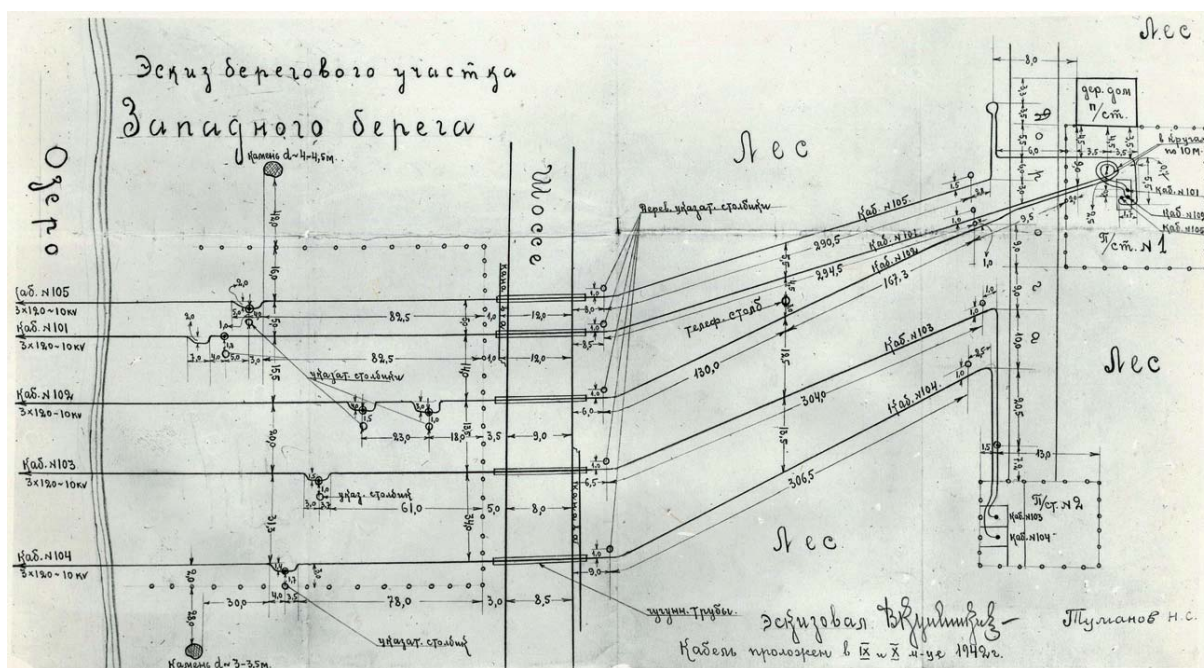
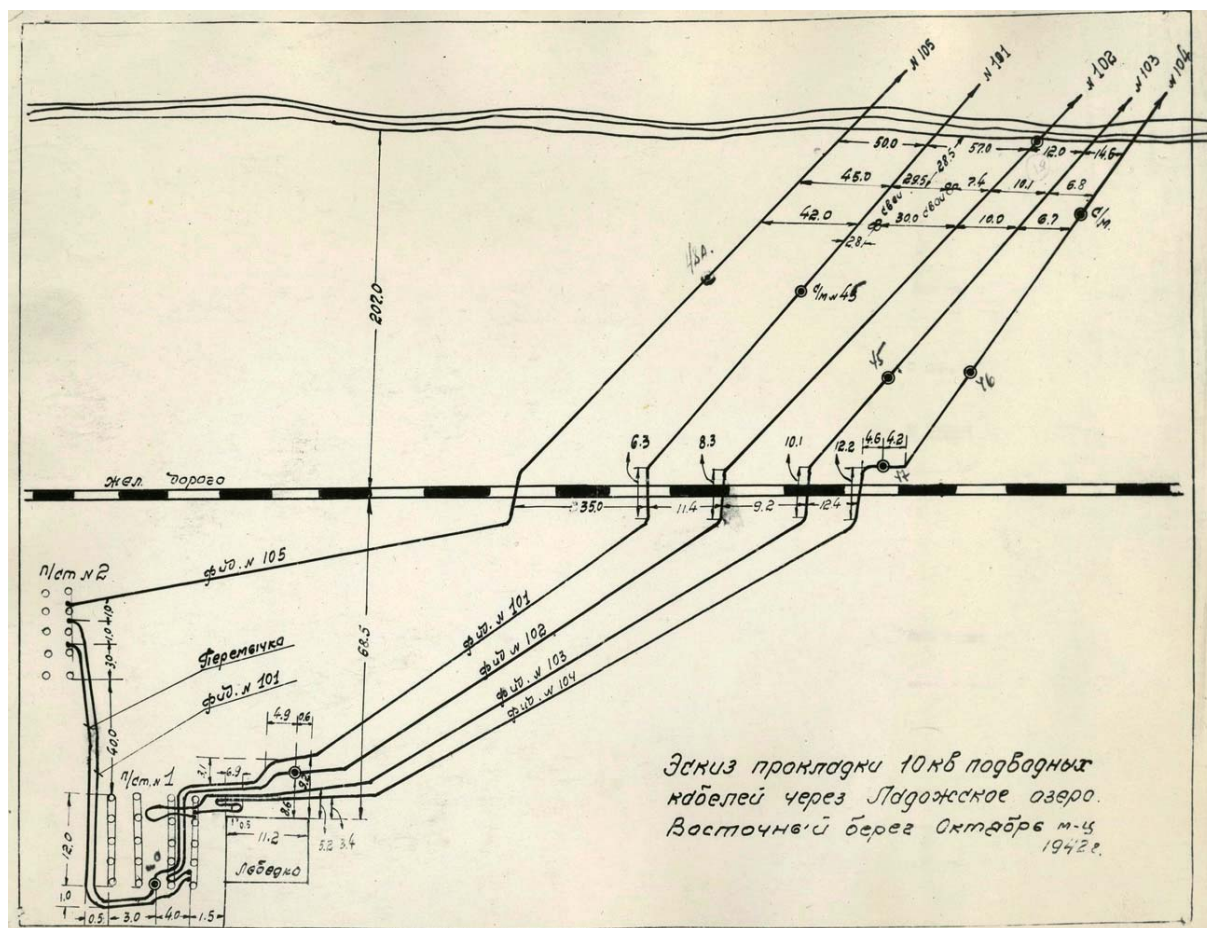


Схема трассы 10-киловольтных подводных кабелей, проложенных через Ладожское озеро осенью 1942 года



Эскиз прокладки кабелей с западного берега Ладоги



Эскиз прокладки 10-киловольтных подводных кабелей, проложенных через Ладожское озеро в октябре 1942 года. Восточный берег

стью сборки, тут запросто можно сбиться. А малейшая путаница приведёт к ошибкам и сорвёт сроки.

14 сентября баржу № 4520 из-за шторма не могли снять с бочки на рейде до 18 часов.

15-го сентября мастер К.П. Асташкин ушёл на монтаж муфты на первом кабеле. С ним были монтеры Ф.С. Холоменков, К.М. Сезнев, А.И. Баландин и Александров. Взяли плашкоут, тендер № 89 (с водолазной станции) и пароход «Каракозов». Ночью случился заморозок, народ коченел в палатках.

Бригада Асташкина монтировала муфту № 22 на первом фидере в озере с плашкоута. Накатывала большая волна, и бригаде очень трудно было поставить муфту на грунт. Первую муфту с плашкоута опускали монтеры Холоменков и Баландин.

При монтаже муфт на барже в барабане № 68 была обнаружена лопнувшая фазная изоляция. Монтеры Давыдов и Бокорев вырезали дефектное место и собрали другую муфту. Та же история произошла с барабанами № 29 и № 151, где работали монтеры Чертолысов и Игнаткович. И в барабане № 118 тоже вырезали лопнувшую изоляцию. Монтируя муфту № 50, на барабане № 8, заметили под подушкой 4 мм проволоки, идущие продольно по кабелю. Пришлось вырезать 6 метров!

На **16 сентября** намечалась прокладка второй нитки, но из-за шторма поход не состоялся. На баржу № 4520 продолжают наматывать кабель для третьей нитки.

«Сквозь шторм и бури, через все преграды...»

17-го сентября озеро штормит. Идёт сильный дождь. С минуты на минуту ждём сигнала к выходу в озеро, но разрешение на выход так и не получили. На барже № 4520 наматывается кабель. Монтаж соединительных муфт невозможен из-за сильного дождя. Монтёры заделывают конуса для кожухов муфт, чтобы выиграть время.

18-го сентября на барже № 4520 собирают муфты, работает 12 монтёров. Баржа № 4521 стоит на рейде в Морье на бочке, в ожидании сигнала — прокладывать в озере вторую нитку.

Мною составлен план на прокладку кабеля второй нитки.

План прокладки

№ п/п	Наименование работ	Исполнитель	Примечание
1	Связь баржи с буксиром	Чёткий	
2	Выход кабеля из трюма	С.А. Алексеев, Л.А. Малиновский	
3	Спуск муфт в воду	К.П. Асташкин	На катере матросы и водолазы АСО КБФ
4	Торможение кабеля – клёвка	В.А. Фёдоров, А.И. Баландин	
5	Подача кабеля на берег	В.А. Фёдоров	
6	Штурманские работы	П.Т. Ивановский	
7	Охранение с воздуха	Марушкин	Установка 2-х пулемётов и охрана с воздуха.
8	Контроль за исправностью кабеля	Н.С. Туманов	

9	Подъём переднего витка кабеля из трюма	В.А. Воробьёв	
10	Подъём заднего витка из трюма	В.А. Фёдоров	
11	Аварийный разрез и пайка капок	Ф.С. Холоменков	
12	Подача команды	В.А. Михайлов	

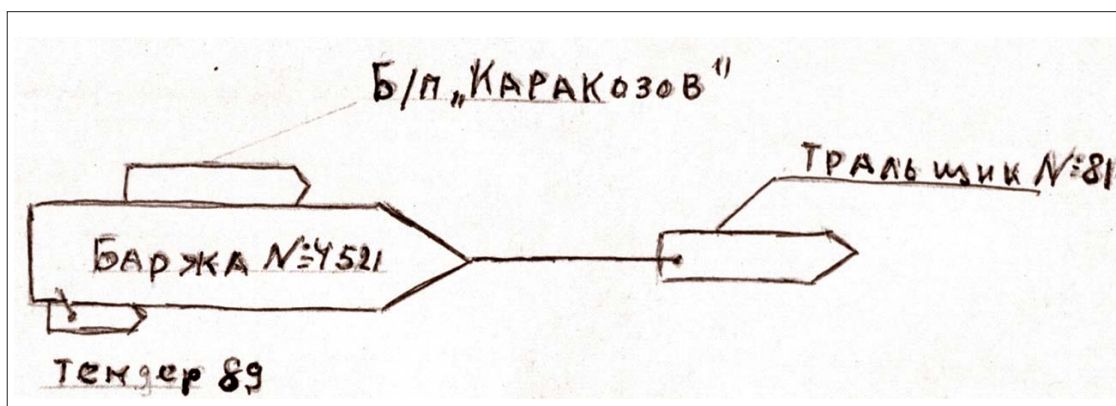
Общая часть

Прокладка производится со стальной баржи 4521 грузоподъёмностью 600 тонн. На барже находится 51 барабан уложенного в 2-х трюмах десятикиловольтного кабеля сечением 3х120 мм² марки СКС. Кабель уложен в больших бухтах, в ширину до 20 рядов, по высоте до 13 рядов, намотанных по часовой стрелке. Монтаж соединительных муфт произведён без подмотки горловин кабеля лакотканью.

№№ барабанов следующие: А-2, А-54, А-99, А-117, А-23, А-75, А-152, А-40, А-83, А-44, А-19, А-119, А-32, А-70, А-84, А-104, А-61, А-107, А-105, А-135, А-132, А-95, А-141, А-120, А-144, А-131, А-121, А-138, А-125, А-151, А-111, А-82, А-133, А-112, А-112, А-112, А-71, А-119, А-145, А-108, А-90, А-137, А-68, А-126, А-143, А-77, А-66, А-129, А-118, А-147, А-82, А-6 и А-8.

Примечание: барабан № 112 встречается два раза, так как основная строительная длина 500 метров была разрезана на две части, ввиду наличия дефекта — отсутствия подушки под броней.

Схема расположения плавсредств



Общее расположение навитых барабанов на барже

Зан. берег ←													
A-8	2	A-6	3	A-57	4	A-147	5	A-118	6	A-129	7	A-66	8
<u>434</u>		<u>486,8</u>		<u>281,5</u>		<u>492,1</u>		<u>298,8</u>		<u>491</u>		<u>250,6</u>	
A-77	9	A-143	10	A-126	11	A-68	12	A-137	13	A-30	14	A-106	15
<u>200</u>		<u>500,8</u>		<u>481,4</u>		<u>484,7</u>		<u>324,7</u>		<u>322,5</u>		<u>496,2</u>	
A-145	16	A-119	17	A-71	18	A-118	19	A-112	20	A-133	21	A-42	22
<u>492,8</u>		<u>464,2</u>		<u>481,5</u>		<u>199,5</u>		<u>284,3</u>		<u>311,5</u>		<u>495,6</u>	
A-116	23	A-151	24	A-125	25	A-138	26	A-121	27	A-124	28	A-144	29
<u>385,8</u>		<u>493,4</u>		<u>274,8</u>		<u>496,8</u>		<u>494,2</u>		<u>489,2</u>		<u>483,5</u>	
A-120	30	A-141	31	A-35	32	A-152	33	A-135	34	A-107	35	A-61	36
<u>285,4</u>		<u>485,2</u>		<u>485,1</u>		<u>488</u>		<u>380</u>		<u>476,3</u>		<u>288,7</u>	
A-104	37	A-84	38	A-70	39	A-32	40	A-115	41	A-113	42	A-74	43
<u>491,5</u>		<u>489,3</u>		<u>493,7</u>		<u>442,6</u>		<u>482,9</u>		<u>439,4</u>		<u>494,8</u>	
A-83	44	A-70	45	A-152	46	A-75	47	A-23	48	A-117	49	A-99	50
<u>202,5</u>		<u>387</u>		<u>317</u>		<u>491,5</u>		<u>250,3</u>		<u>485</u>		<u>310,2</u>	
A-54	51	A-2											
<u>487,8</u>		<u>252</u>											

Количество муфт - 50 штук.

Примечание: номер над чертой — номер барабана; подчёркнутая цифра под чертой — действительная длина барабана в метрах. Прокладка производится двумя буксирными пароходами «Тральщик № 81» и «Каракозов». Съём муфт проводит тендер № 89 с помощью стрелы, а также команда матросов и водолазов ОСО КБФ.

На барже № 4521 намотано в двух трюмах подводного кабеля — 20 867,2 метра.

Дневник прокладки

18-го сентября в 18 часов баржа № 4521 вышла из бухты Морье курсом на юг, в район Вагановского спуска. Бригада, участвующая в прокладке, сосредотачивается на берегу у 25-й подстанции, к 21 часу весь личный состав был перевезён с пирса шлюпками на баржу. На барже находятся 35 солдат Роты Связи, 10 человек из АСО КБФ (часть из них перейдёт на тендер № 89). От Кабельной сети Ленэнерго: И.И. Ежов, Н.С. Туманов, В.А. Воробьёв, В.А. Фёдоров, С.А. Алексеев, К.П. Асташкин, А.И. Баландин и Ф.С. Холоменков; от завода «Севкабель»: военный инженер 1-го ранга С.И. Арэнзон, военный врач П.А. Анисимов.

21 час — подъём берегового конца кабеля на баржу. На палубу выбрали 13 метров кабеля. Береговой конец связываем с концом кабеля, идущего из кормового трюма к месту вязки, привязываем вешку и буюк.

В **21 час 17 минут** работа окончена, ждём подхода штурмана П.Т.Ивановского.

В **21 час 31 минуту** подошёл тральщик № 81, на мостике показался Ивановский.

21 час 41 минута — начало прокладки. Головным идёт тральщик № 81.

21 час 58 минут. Спуск муфты № 2 прошёл хорошо, глубина 3 метра.

22 час 11 минут. Спуск муфты № 3 прошёл хорошо, глубина 5 метров.

22 часа 17 минут. Спуск муфты № 4 прошёл хорошо, глубина 4,5 метра.

22 часа 26 минут. Спуск муфты № 5 прошёл хорошо, глубина 4,5 метра.

22 часа 31 минута. Спуск муфты № 6 прошёл хорошо, глубина 6 метров.

22 часа 40 минут. Спуск муфты №7. Всё нормально. Тендер сильно попятился назад и сделал навал на кабель.

22 часа 45 минут. Спуск муфты № 48 прошёл хорошо, глубина 7 метров.

22 часа 49 минут. Спуск муфты № 9. На тендере заело в блоке спусковой трос, поднятая муфта на стреле была сброшена на глубину 8 метров.

23 часа 00 минут. Спуск муфты № 10 с углом.

23 часа 10 минут. Спуск муфты № 11 прошёл хорошо, глубина 9 метров.

23 часа 18 минут. Спуск муфты № 12 прошёл хорошо, глубина 10 метров.

23 часа 24 минуты. Спуск муфты № 13 прошёл хорошо, глубина 8 метров.

23 часа 32 минуты. Спуск муфты № 14. Муфта сошла с лотка с углом в 90°. Глубина 10 метров.

23 часа 42 минуты. Спуск муфты № 15 прошёл хорошо, глубина 11 метров.

23 часа 50 минут. Спуск муфты № 16 прошёл хорошо, глубина 11 метров.

23 часа 58 минут. Спуск муфты № 17 прошёл хорошо, глубина 12 метров.

19-го сентября, 0 часов 05 минут. Спуск муфты № 18 прошёл хорошо, глубина 12 метров.

0 часов 09 минут. Спуск муфты № 19 прошёл хорошо, глубина 12 метров.

0 часов 14 минут. Спуск муфты № 20 прошёл хорошо, глубина 12 метров.

0 часов 19 минут. Спуск муфты № 21 прошёл хорошо, глубина 13 метров.

0 часов 26 минут. Спуск муфты № 22 прошёл хорошо, глубина 13,5 метров.

0 часов 31 минута. Спуск муфты № 23 прошёл хорошо, глубина 13,5 метра.

0 часов 37 минут. Спуск муфты № 24 прошёл хорошо, глубина 14 метров.

0 часов 43 минуты. Спуск муфты № 25 прошёл хорошо, глубина 14 метров

0 часов 50 минут. Спуск муфты № 26 прошёл хорошо, глубина 13 метров.

0 часов 57 минут. Спуск муфты № 27 прошёл хорошо, глубина 12,5 метра

1 час 20 минут. Спуск муфты № 28 прошёл хорошо, глубина 12 метров.

1 час 30 минут. Спуск муфты № 29 прошёл хорошо. Тендер прижал кабель к борту баржи, пришлось тендер отжимать баграми. Глубина 12 метров

1 час 37 минут. Спуск муфты № 30 прошёл хорошо, глубина 11 метров.

1 час 50 минут. Спуск муфты № 31 прошёл хорошо, глубина 10,5 метра. Ивановский в рупор запросил: «Сколько вытравлено кабеля»? Я ответил: «12 200 метров». Очевидно, это нужно для лучшей ориентации. На озере темно, хоть глаз коли. Лишь бы не сбиться с курса!

1 час 58 минут. Спуск муфты № 32 прошёл хорошо, глубина 10 метров.

2 часа 07 минут. Спуск муфты № 33 прошёл хорошо. Строп муфты задел за стойку рилинга, строп оборвался, муфта отвесно пошла в воду.

2 часа 14 минут. Спуск муфты № 34. Тендер занесло под кабель, команда на тендере долго не могла опустить муфту на грунт.

2 часа 24 минуты. Спуск муфты № 35 прошёл хорошо, глубина 7 метров.

2 часа 30 минут. Спуск муфты № 36 прошёл хорошо, глубина 7 метров.

2 часа 45 минут. Спуск муфты № 37 прошёл хорошо, глубина 7 метров.

2 часа 58 минут. Спуск муфты № 38 прошёл хорошо, глубина 6,8 метра.

3 часа 08 минут. Спуск муфты № 39 прошёл хорошо, глубина 6,5 метра.

3 часа 25 минут. Спуск муфты № 40 прошёл хорошо, глубина 6 метров.

3 часа 32 минуты. Спуск муфты № 41. Развязался строп на муфте, спуск прошёл без помощи стрелы. Глубина 6 метров.

3 часа 45 минут. Спуск муфты № 42 прошёл хорошо, глубина 6 метров.

3 часа 55 минут. Спуск муфты № 43. В лотке заклинило буюк, линь на буйке лопнул. На муфте нет буйка. Глубина 6 метров.



Маяк в бухте Осиновец.
Современный вид



Вид Ладоги в сторону бухты Морье.
Современный вид

4 часа. Спуск муфты № 44. Тендер не успел подойти из-за большой скорости баржи. Муфта опущена без стрелы на большой скорости. Ивановский в рупор прокричал: «Между муфтой № 43 и № 44 кабелем пересекли бензопровод».

4 часа 07 минут. Спуск муфты № 45. Строп муфты задел за стойку. Глубина 6 метров.

4 часа 13 минут. Спуск муфты № 46 прошёл хорошо, глубина 6 метров.

4 часа 25 минут. Спуск муфты № 47 прошёл хорошо, глубина 5,2 метра

4 часа 27 минут. Ивановский по рупору дал команду: «Дальше идти нельзя, надо отдать якорь». Дали самый малый ход. Тральщик № 81 отдал буксир.

4 часа 35 минут. Спуск муфты № 48. Строп задел за стойку рилинга. Глубина 4 метра.

5 часов 10 минут. Спуск муфты № 50 прошёл хорошо. Разногласия Ежова с Михайловым о методе спуска муфты. На берег с помощью тендера подан трос и закреплён на берегу. Благодаря этому, баржа подошла к берегу и уткнулась в песчаную мель.

6 часов 30 минут. Подтягивание на тросе, с помощью тендера, к берегу и подача кабеля вручную через правый борт.

7 часов 50 минут. Завозка троса и подтягивание на створ трассы.

7 часов 55 минут. Обрезка кабеля на барабане, пайка капок и выдача конца кабеля на берег вручную. Мастер Воробьёв бросается в воду, за ним — 23 солдата во главе с политруком роты связи. Вода холодная, а чтобы положить кабель на плечо, надо нырнуть с головой, достать кабель и только тогда его можно тянуть. Первыми ныряют Воробьёв и политрук, после чего то же самое проделывают солдаты. Кабель на плечах выносят на сушу, пять метров кабеля выходят за урез воды восточного берега Ладожского озера.

8 часов 15 минут. Возвращение людей, нырявших в воду, на баржу. Начальник строительства разрешает выдать им по стакану водки. Ребята сидят в трюме голые, отжимают мокрую одежду, выливают воду из сапог, а старшина обходит всех с большим чайником, отмеряя каждому его порцию. Буксирный пароход «Каракозов» берёт баржу на буксир и направляется в бухту Морье. Солдаты в трюме пляшут под гармошку, чтобы согреться. Настроение у всех приподнятое, все улыбаются: задание выполнено!

К 18 сентября на баржу № 4520, стоящую в бухте, намотано 21 585 метров кабеля. Усиленно идёт монтаж муфт.

«Под суд надо отдавать Туманова!»

19-го сентября в Кокореве проложены 4 береговых барабана кабеля от шоссе до подстанции № 25.

20-го сентября — после зачистки трюмов от мусора, началась намотка кабеля на баржу № 4521, для 4-й нитки.

21-го сентября — производился монтаж подводных муфт у западного берега на первом и втором кабеле с плашкоутов.

22-го сентября — осуществили монтаж концевых муфт на первом кабеле. В Ленэнерго послан отчёт о прокладке первого кабеля. В 18 часов 21 минуту до 18 часов 31 минуты включён под напряжение кабель второй.

23-го сентября — при первом включении под нагрузку пробился кабель первый. Место пробоя 6830 метров от западного берега. В 9 часов 34 минуты кабель второй включён под нагрузку, Ленинград получил электрическую энергию с Волхова! В бухте Морье проходит намотка и монтаж соединительных муфт на третью и четвертую нитку.

24-го сентября — в 14 часов 47 минут по неизвестной причине отключился второй кабель, питание Ленинграда через Ладожское озеро прекратилось.

В это время в Морье, как обычно, кипела работа. Шла намотка кабеля четвёртой нитки и монтаж соединительных муфт на третьей и четвертой нитках. В 15 часов 30 минут со стороны Осиновца на большой скорости в бухту влетела полуторка. Приехавший народ был сильно возбуждён. Я стоял на барже и наблюдал за работой монтеров. Послышался голос: «Туманова срочно вызывают в Осиновец!» Бегу, вскакиваю в кузов.

Машина набирает скорость и бешено несётся по дороге. Минуем маяк, мчимся дальше. Стоп! Машина останавливается на том месте, где кабели выходят из озера на берег. Там, в 30 метрах от шоссе (в сторону озера), лежит разорванная соединительная муфта второго кабеля. Это была первая береговая муфта. Она лежала в небольшом котловане. Песок вокруг был

размётан взрывом. На место аварии прибыли: Главный инженер Ленэнерго С.В. Усов, директор Ленинградской Кабельной сети М.И. Грознов, начальник строительства И.И. Ежов. Здесь же находился мастер ЛКС В.М. Купчинкин, наблюдавший за монтажом этой муфты. Авария произошла в береговой муфте, недалеко от уреза воды западного берега озера. Сама муфта была разрушена взрывом. На стальной трубе кожуха выгорело отверстие размером 210 x 100 мм. Два анкерных болта, из имеющихся четырёх, диаметром 22 мм, перегорели совершенно. Третий перегорел на 50%. Свинцовая оболочка муфты и все три медные жилы кабеля повреждены начисто. Центр возгорания находился в 250 мм от горловины, расположенной в сторону озера. Пайка оставшихся горловин и продольных швов выполнена вполне удовлетворительно. Директор ЛКС Грознов, не разобрав сути дела, не вникнув, что к чему, тут же обратился к главному инженеру Усову: «Кого будем отдавать под суд — Ежова или Туманова»? Усов, немного подумав, ответил, что, мол, «под суд надо отдавать Туманова».

Если учесть, что в это время народный суд в Ленинграде был преобразован в трибунал, можно себе представить, что пришлось мне пережить во время ведения следствия. Следователь входил каждое утро в землянку, укладывал лист чистой бумаги на стол и требовал объяснений причины аварии на втором кабеле. Так продолжалось несколько дней, пока не удалось доказать, что причина аварии соединительной муфты — есть естественное явление, которое может возникнуть при определённых условиях эксплуатации в кабеле данной конструкции. Дело в том, что пропиточная масса кабеля при нагрузке разогревается. Поскольку при этом она расширяется, то увеличиваясь в объёме и перемещаясь, доходит до соединительной муфты. В муфте масса, находящаяся под давлением в несколько атмосфер, возрастает в объёме за счет некоторых пустот. Если в кабеле этому препятствует бумажная изоляция, а также плотно навитая и тесно прилегающая к ней свинцовая оболочка, наложенная в заводских условиях, то в соединительной муфте ситуация иная. Бумажную изоляцию в муфте накладывают вручную. Свинцовую оболочку муфты монтируют без опрессовки, как это делается со свинцовой оболочкой на заводе. Поэтому бумажная изоляция и свинец соединительной муфты не могут выдержать того давления, которое образуется в кабеле при работе. Пропиточная масса, мигрируя по всей длине, доходит до соединительной муфты и постепенно расширяет её свинцовую оболочку. При нормальной нагрузке этот процесс длится весьма долго. А при перегрузке кабеля, критический момент наступает очень быстро, и свинцовая оболочка муфты разрывается внутренним давлением. Так и произошло в данном случае. Эксплуатационники допустили перегрузку более чем в полтора раза, и кабель вышел из строя. Раскрыв и доказав схему механизма аварии, я тем самым снял обвинение с кабельщиков.

Повреждённая береговая муфта в ночь на **25-е сентября** была вырезана, на её место положили вставку нового кабеля и смонтировали две новые муфты. В этой работе приняли участие: Асташкин, Бокарев, Дмитриев, Денисов, Давыдов, Рубаник, Чертолысов и я.

«Кабели впредь будут именоваться: 101, 102, 103, 104 и 105...»

На барже № 4520 производится монтаж муфт для третьей нитки кабеля, а на барже № 4521 монтаж муфт для четвёртой нитки кабеля. На **26-е сентября** намечена прокладка третьей нитки через озеро.

26-го сентября в 2 часа ночи прокладочный караван прибыл из бухты Морье на рейд у деревни Кокорево. На борту баржи находится 43 солдата роты связи, матросы Аварийно-спасательного отряда Краснознамённого Балтийского флота, а также 9 сотрудников Кабельной сети. Водолазы с тендера № 89 начали поиски буйка, берегового конца кабеля третьей нитки, для того, чтобы подать кабель на баржу. Но через девять минут после начала работ вышел из строя мотор на тендере № 89. Мотористы не смогли установить неисправность, и прокладочный караван, простояв до 9 часов 26-го сентября, ушел в бухту. Прокладка третьей нитки была отменена.

Прокладка третьего кабеля через Ладожское озеро

План работ по прокладке кабеля

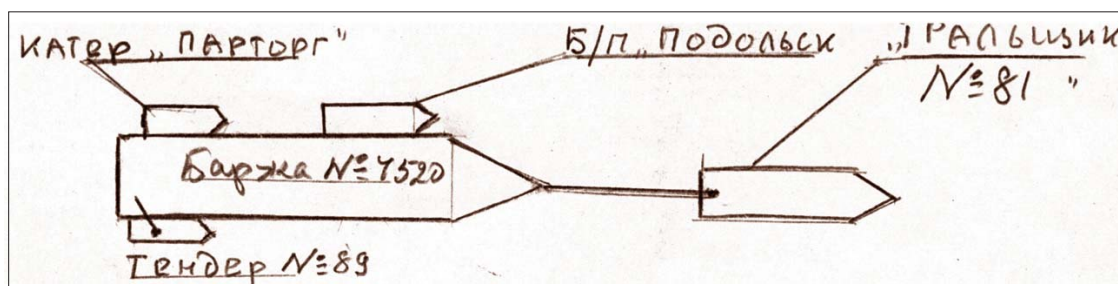
№ п/п	Наименование работ	Исполнитель	Примечание
1	Связь баржи с буксиром	Чёткий	
2	Выход кабеля из трюма	С.А. Алексеев, Л.А. Малиновский	
3	Спуск муфт в воду	К.П. Асташкин	На катере работу выполняют матросы и водолазы ОСО КБФ
4	Торможение кабеля – клёвка	В.А. Фёдоров, А.И. Баландин	

5	Штурманские работы	П.Т. Ивановский	
6	Охрана с воздуха	Марушкин	Устанавливает два пулемёта. Охрана с воздуха
7	Подача конца кабеля на берег	В.А. Воробьёв	
8	Контроль за исправностью кабеля	Н.С. Туманов	
9	Подъём переднего витка из трюма	В.А. Воробьёв	
10	Подъём заднего витка из трюма	В.А. Фёдоров	
11	Аварийный рез кабеля и пайка капок	Ф.С. Холоменков, А.И. Баландин	
12	Подача команды	В.А. Михайлов	

Общая часть

Прокладка производится с баржи № 4520. На барже находятся 44 барабана строительных длин, уложенных в двух трюмах десятикиловольтного кабеля сечением 3x120 мм² марки СКС. Кабель уложен в большую бухту в ширину до 20 рядов, по высоте 13 рядов, намотанных по часовой стрелке. Номера строительных длин барабанов следующие: А-181, А-139, А-184, А-109, А-172, А-158, А-159, А-98, А-103, А-156, А-177, А-59, А-199, А-124, А-207, А-209, А-94, А-190, А-106, А-52, А-176, А-34, А-179, А-185, А-102, А-157, А-188, А-182, А-166, А-198, А-146, А-53, А-186, А-191, А-192, А-96, А-178, А-163, А-49, А-64, А-203, А-213, А-212. Общая длина — 21 220 метров и 43 соединительные подводные муфты.

Схема расположения плавсредств



Примечание: номер над чертой — номер барабана, подчеркнутая цифра под чертой — действительная длина барабанов в метрах.

Общее расположение барабанов

Зап. берег	A-181	2	A-139	3	A-184	4	A-109	5	A-172	6	A-158	7	A-159	8
	496		478		491		482,7		393,5		492,7		494,1	
	A-98	9	A-103	10	A-156	11	A-177	12	A-176	13	A-34	14	A-179	15
	493,3		492		486		491,1		493,3		490		483,3	
	A-185	16	A-102	17	A-157	18	A-188	19	A-182	20	A-166	21	A-198	22
	479		487,2		486,2		387,2		385,3		486,8		447,9	
A-146	23	A-53	24	A-186	25	A-131	26	A-132	27	A-96	28	A-53	29	
496,5		514,8		483,8		481		493,6		483		488,1		
A-199	30	A-124	31	A-207	32	A-209	33	A-94	34	A-190	35	A-196	36	
492,3		491,5		490,6		522,7		501		490,1		423,7		
A-52	37	A-178	38	A-162	39	A-193	40	A-48	41	A-64	42	A-203	43	
466,8		488,3		481,6		492,8		593,4		465,5		463		
A-213	44	A-212												
490,6		497,5												

Прокладка производится пароходами «Тральщик № 81» и буксирным пароходом «Подольск». Съём муфт ведёт тендер № 89 с помощью стрелы — командой матросов и водолазов АСО КБФ. Сопровождающий катер — «Парторг».

Дневник прокладки

26-го сентября — 22 часа 30 минут. Приход каравана на рейд в деревню Кокорево. В 23 часа — переезд команды на баржу. В 23 часа 10 минут — подъём берегового конца (12 метров) и связывание его с кабелем, находящимся на барже. В 23 часа 30 минут — начало прокладки. Ведёт буксирный пароход «Подольск».

23 часа 53 минуты. Спуск муфты № 2. Катер сбросил муфту рывком, не стравив её до грунта. Кабель шёл хорошо, глубина 3,5 метра. Буксирный конец передан на тральщик № 81.

27-го сентября.

0 часов 05 минут. Спуск муфты № 3 прошёл хорошо, глубина 5,5 метров.

0 часов 16 минут. Спуск муфты № 4 прошёл хорошо, глубина 5,5 метра.

0 часов 28 минут. Спуск муфты № 5 прошёл хорошо, глубина 5 метров.

Кабель уложен слишком близко от второй нитки. Есть опасение, что мы пересекли её трассу.

0 часов 38 минут. Спуск муфты № 6 прошёл хорошо, глубина 6 метров.

0 часов 46 минут. Спуск муфты № 7 прошёл хорошо, глубина 7 метров.

0 часов 55 минут. Спуск муфты № 8 прошёл хорошо, глубина 8 метров. На тендере отказал задний ход.

1 час 05 минут. Спуск муфты № 9 прошёл хорошо, глубина 8 метров.

1 час 15 минут. Спуск муфты № 10 прошёл хорошо, глубина 8 метров.

1 час 30 минут. Спуск муфты № 11. На тендере заглох мотор. Спуск сделали со стрелы тендера, как бы с поплавка. Есть основание полагать, что муфта заломила кабель. Спустили муфту очень близко от кормы баржи. Но кабель шел хорошо.

1 час 42 минуты. Спуск муфты № 12 — удовлетворительно. Кабель шёл хорошо, глубина 9 метров. Подошел мотобот № 129, тендер 89, не имея своего хода. Взят на буксир. Спуск муфты происходил путем потравливания тендера.

1 час 51 минута. Спуск муфты № 13. Тендер № 39 потерял свой ход, не мог подойти. Муфта пошла вертикально вниз. Кабель шёл хорошо, ход тральщика 81 был увеличен.

2 часа 03 минуты. Спуск муфты № 14 прошёл хорошо, глубина 10 метров.

2 часа 09 минут. Спуск муфты № 15 прошёл хорошо, глубина 10 метров.

2 часа 18 минут. Спуск муфты № 16. Муфта получила небольшой разворот влево, кабель шёл хорошо. Глубина 11 метров.

2 часа 26 минут. Спуск муфты № 17. Тендер № 89 развернулся на угол 25°, кабель пошёл на грунт с легким изгибом. Глубина 11 метров.

2 часа 38 минут. Спуск муфты № 18. Кабель шёл хорошо. Глубина 12 метров.

2 часа 49 минут. Спуск муфты № 19. Кабель шёл хорошо. Глубина 11 метров.

2 часа 59 минут. Спуск муфты № 20. Удовлетворительно. Кабель шёл хорошо. Глубина 12 метров.

3 часа 06 минут. Спуск муфты № 21. Удовлетворительно. Муфта ушла в воду с углом. Кабель шёл хорошо. Глубина 12 метров.

3 часа 16 минут. Спуск муфты № 22. Удовлетворительно. Кабель шёл хорошо. Глубина 11,5 метра.

3 часа 23 минуты. Спуск муфты № 23. Удовлетворительно. Кабель шёл хорошо. Глубина 12,5 метра.

3 часа 34 минуты. Спуск муфты № 24. Хорошо. Кабель шёл нормально. Глубина 12 метров.

3 часа 44 минуты. Спуск муфты № 25. Удовлетворительно. Кабель шёл хорошо. Глубина 12,5 метра.

3 часа 53 минуты. Спуск муфты № 26. Хорошо. Кабель шел нормально. Глубина 12 метров.

4 часа 00 минут. Спуск муфты № 27. Удовлетворительно. Кабель шёл хорошо. Миновали мотобот с мигалкой. Глубина 11,5 метра.

4 часа 07 минут. Спуск муфты № 28. Удачно. Кабель шел хорошо. Глубина 11 метров.

4 часа 15 минут. Спуск муфты № 29. Нормально. Кабель шёл хорошо. Глубина 11 метров.

4 часа. 28 минут. Спуск муфты № 30. Удачно. Кабель шел хорошо. Глубина 6,5 метра.

4 часа 41 минута. Спуск муфты № 31. Нормально. Кабель шел хорошо. Глубина 6 метров.

5 часов 00 минут. Спуск муфты № 32. Хорошо. Кабель шёл нормально. Глубина 6 метров.

5 часов 10 минут. Спуск муфты № 33. Удовлетворительно. Кабель шёл хорошо. Глубина 8 метров.

5 часов 15 минут. Пересекли трассу бензопровода.

5 часов 23 минуты. Спуск муфты № 34. Удачно. Кабель шел хорошо. Глубина 7 метров.

5 часов 32 минуты. Спуск муфты № 35. Удачно. Кабель шёл хорошо. Глубина 6 метров.

5 часов 40 минут. Спуск муфты № 36. Хорошо. Кабель шёл нормально. Глубина 8 метров.

5 часов 52 минуты. Спуск муфты № 37. Удачно. Кабель шёл хорошо. Глубина 8 метров.

6 часов. 00 минут. Спуск муфты № 38. Удачно. Кабель шёл хорошо. Глубина 7 метров.

6 часов 10 минут. Спуск муфты № 39. Удачно. Кабель шёл хорошо. Глубина 6,5метра.

6 часов 17 минут. Спуск муфты № 40. Удачно. Кабель шёл хорошо. Глубина 6 метров.

6 часов 27 минут. Спуск муфты № 41. Удачно. Кабель шёл хорошо. Глубина 5 метров.

6 часов 34 минуты. Спуск муфты № 42. Хорошо. Кабель шёл нормально. Глубина 3,5 метра.

6 часов 45 минут. Спуск муфты № 43. Строп задел за стойку. Кабель шёл хорошо. Глубина 2 метра.

7 часов 20 минут. Спуск муфты № 44. Удачно. Кабель шёл хорошо. Глубина 2,5 метра.

Подтягивание к берегу канатом, закреплённым на берегу у «Лебёдки». Выдача кабеля через борт на нос и с носа на берег с помощью солдат. На берег выдали 150 метров кабеля.

9 часов 15 минут. Окончание прокладки. Баржа отправлена в обратный рейс в бухту Морье. В бухте идёт монтаж муфт четвертой нитки кабеля.

28-го сентября на втором кабеле обнаружили второе повреждение в 8812 метрах от восточной подстанции. Измеритель определил место повреждения второй нитки — её длина 22 030,5 метра. Нашли место повреждения на первом кабеле — 6858 метров от западной подстанции. На третьей нитке кабеля не удалось сделать первую подводную муфту у западного берега из-за шторма.

На барже № 4521 собраны все муфты по четвертой нитке.

29-го сентября на баржу № 4520 намотали кабель для ремонта первой нитки. Решено сделать большую вставку — 955 метров, то есть перекрыть место повреждения, а не искать его, как это делалось до сих пор. На третьем кабеле идёт монтаж концевых муфт на обоих берегах, там работают бригады под руководством Воробьёва и Купчинкина.

30-го сентября составлен отчёт по первой и второй нитке. Длина первой нитки — 22 194,5 метра. Количество муфт: соединительных 46, концевых 2 штуки. Длина второй нитки — 22 030,3 м. Количество соединительных муфт — 54, концевых — 2 штуки.



Третью нитку через Ладожское озеро включили под нагрузку 30 сентября в 21 час 13 минут. Общая длина — 22 328,6 метра. Количество муфт: соединительных 46, концевых 2 штуки.

Для удобства диспетчеров Ленэнерго положенные кабели через Ладожское озеро впредь будут именоваться: 101, 102, 103, 104 и 105. Подстанциям тоже даны наименования: подстанция западного берега «Искра» называется подстанцией № 25; подстанция восточного берега «Лебёдка» — подстанцией № 27.

«Спуск муфты — нормально, кабель шёл хорошо»

Прокладка IV — 104 кабеля через Ладожское озеро.

Прокладка намечается на **3-е октября 1942 года**.

План работ по прокладке кабеля

№ п/п	Наименование работ	Исполнитель	Примечание
1	Выход кабеля из трюма	С.А. Алексеев	
2	Спуск муфт с барки в воду	К.П. Асташкин	На катере работа выполняется АСО КБФ
3	Торможение кабеля и клёвка	В.А. Фёдоров, А.И. Баландин	
4	Штурманские работы	П.Т. Ивановский	
5	Охранение с воздуха	Марушкин	Установка двух пулемётов и организация охраны с воздуха
6	Подача конца кабеля на берег	В.А. Воробьёв	
7	Контроль за исправностью кабеля	Н.С. Туманов	
8	Подъём заднего витка из трюма	В.А. Фёдоров	
9	Аварийный рез кабеля и пайка капок	Ф.С. Холоменков, А.И. Баландин	
10	Подача команды	В.А. Михайлов	

Общая часть

Прокладка производится со стальной баржи № 4521, грузоподъемностью 600 тонн. На барже находится 45 барабанов кабеля, размещённого в трюмах. Кабель в десять киловольт, сечением 3x120 мм² марки СКС, уложен в большую бухту: в ширину 20 рядов, по высоте до 13 рядов — намотанных по часовой стрелке.

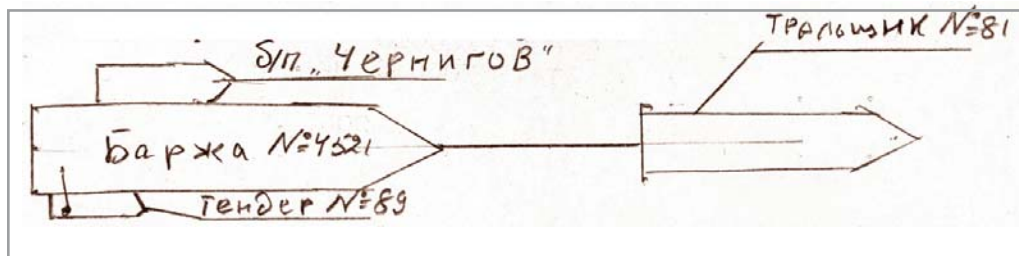
Номера барабанов следующие: А-2, А-215, А-173, А-47, А-202, А-197, А-220, А-225, А-221, А-219, А-226, А-227, А-218, А-237, А-233, А-217, А-239, А-231, А-240, А-255, А-236, А-241, А-252, А-249, А-250, А-251, А-253, А-244, А-247, А-245, А-248, А-165, А-256, А-259, А-255, А-253, А-264, А-253, А-230, А-223, А-229, А-234, А-224, А-167, А-9. Их общая длина 20993,9 метра, а также 44 соединительные подводные муфты.

Общее расположение барабанов на барже

25 п/с																										
№9	1	№167	2	№224	3	№234	4	№229	5	№223	6	№230	7													
493,5		298,8		448,9		462		487,8		491		491,8														
№253	8	№254	9	№258	10	№255	11	№259	12	№256	13	№165	14													
493,7		491,5		485,9		492,2		490,2		492		353														
№248	15	№245	16	№247	17	№244	18	№235	19	№251	20	№220	21													
491		487		408,5		359,1		378,5		485,2		490,6														
№249	22	№252	23	№241	24	№236	25	№155	26	№240	27	№231	28													
492,1		492,2		494		451,2		488,2		461,6		573,2														
№239	29	№217	30	№233	31	№237	32	№218	33	№237	34	№226	35													
531,6		517,8		490,3		477,3		488,5		415,9		488,7														
№219	36	№221	37	№225	38	№220	39	№197	40	№202	41	№347	42													
488,9		490,2		490,2		486,9		490,8		475,8		488,3														
№173	43	№215	44	№2																						
490		439,8		249,5																						
													27 п/с													

Прокладку осуществляют тральщик № 81 и буксирный пароход «Чернигов». Съём муфт проводит тендер № 89 с помощью стрелы. На тендере работает команда матросов и водолазов АСО КБФ.

Схема расположения плавсредств



Дневник прокладки

3-го октября

22 часа 00 минут. Караван состоящий из б/п «Чернигов», тендера № 89 и баржи № 4521 вышел из бухты Морье.

23 часа 15 минут. Караван встал на рейд у Вагановского спуска. Туда же подошёл тральщик № 81.

23 часа 45 минут. Солдаты роты связи, матросы АСО КБФ и монтеры Ленинградской Кабельной Сети доставлены от пирса на баржу.

23 часа 50 минут. Баржу подтянули кормою к буйку, подвязанному за береговой конец кабеля № 104.

4-го октября.

00 часов 30 минут. Береговой конец кабеля № 104 извлечён из воды на баржу.

00 часов 45 минут. Концы кабеля связаны каболкой.

00 часов 55 минут. Начали прокладывать подводный кабель № 104. Головным идёт «Чернигов». На месте связанных концов кабеля поставлена вежа и буёк. Глубина 2 метра.

1 час 18 минут. Спуск муфты № 1. Нормально. Кабель проложен хорошо. Глубина 3 метра.

1 час 25 минут. Спуск муфты № 2. Удачно. Кабель проложен хорошо. Глубина 3,5 метра.

Головным становится тральщик № 81, «Чернигов» швартуется к левому борту баржи.

1 час 35 минут. Спуск муфты № 3. Без замечаний. Кабель проложен хорошо. Глубина 4 метра.

1 час 45 минут. Спуск муфты № 4. Удачно. Кабель проложен хорошо. Глубина 4,5 метра.

1 час 55 минут. Спуск муфты № 5. Нормально. Кабель проложен хорошо. Глубина 5,5 метра.

2 часа 04 минуты. Спуск муфты № 6. Хорошо. Кабель проложен нормально. Глубина 6,5 метра.

2 часа 14 минут. Спуск муфты № 7. Хорошо. Кабель проложен быстро. Глубина 7 метров.

2 часа 24 минуты. Спуск муфты № 8. Удачно. Кабель проложен хорошо. Глубина 7 метров.

2 часа 31 минута. Спуск муфты № 9. Удовлетворительно. Кабель проложен хорошо. Глубина 9 метров.

Прошли створ Осиновецкого маяка, расстояние до берега 4200 м.

2 часа 40 минут. Спуск муфты № 10. Хорошо. Ветер давит с левого борта. Кабель проложен нормально. Глубина 9,5 метров.

2 часа 54 минуты. Делаем поворот вправо на юг.

2 часа 55 минут. Спуск муфты № 11. Удачно. Кабель проложен хорошо. Глубина 10 метров.

3 часа 05 минут. Спуск муфты № 12. Хорошо. Кабель проложен нормально. Баржу начало сильно качать. Глубина 10,5 метра.

3 часа 14 минут. Спуск муфты № 13. Удовлетворительно. Кабель проложен хорошо. Сильная качка. Глубина 10,5 метров.

3 часа 20 минут. Спуск муфты № 14. Нормально. Прокладка кабеля — так же. Глубина 11 метров.

3 часа 25 минут. Спуск муфты № 15. Хорошо. Несколько раз ударило о палубу. Кабель проложен нормально. Глубина 11 метров.

3 часа 38 минут. Спуск муфты № 16. Удовлетворительно. Кабель проложен хорошо. Сильная качка. Глубина 12 метров.

3 часа 45 минут. Спуск муфты № 17. Муфту било о палубу. Кабель проложен хорошо. Глубина 12 метров.

3 часа 52 минуты. Спуск муфты № 18. Сильно било о палубу, — но спуск прошёл хорошо. Кабель проложен нормально. Глубина 12 метров.

3 часа 58 минут. Спуск муфты № 19. Нормально. Хотя муфту било о палубу. Кабель положен хорошо. Глубина 12,5 метра.

4 часа 07 минут. Спуск муфты № 20. Удачно. Кабель проложен хорошо. Глубина 13 метров.

4 часа 16 минут. Спуск муфты № 21. Рывок на спуске. Кабель проложен хорошо. Глубина 13 метров.

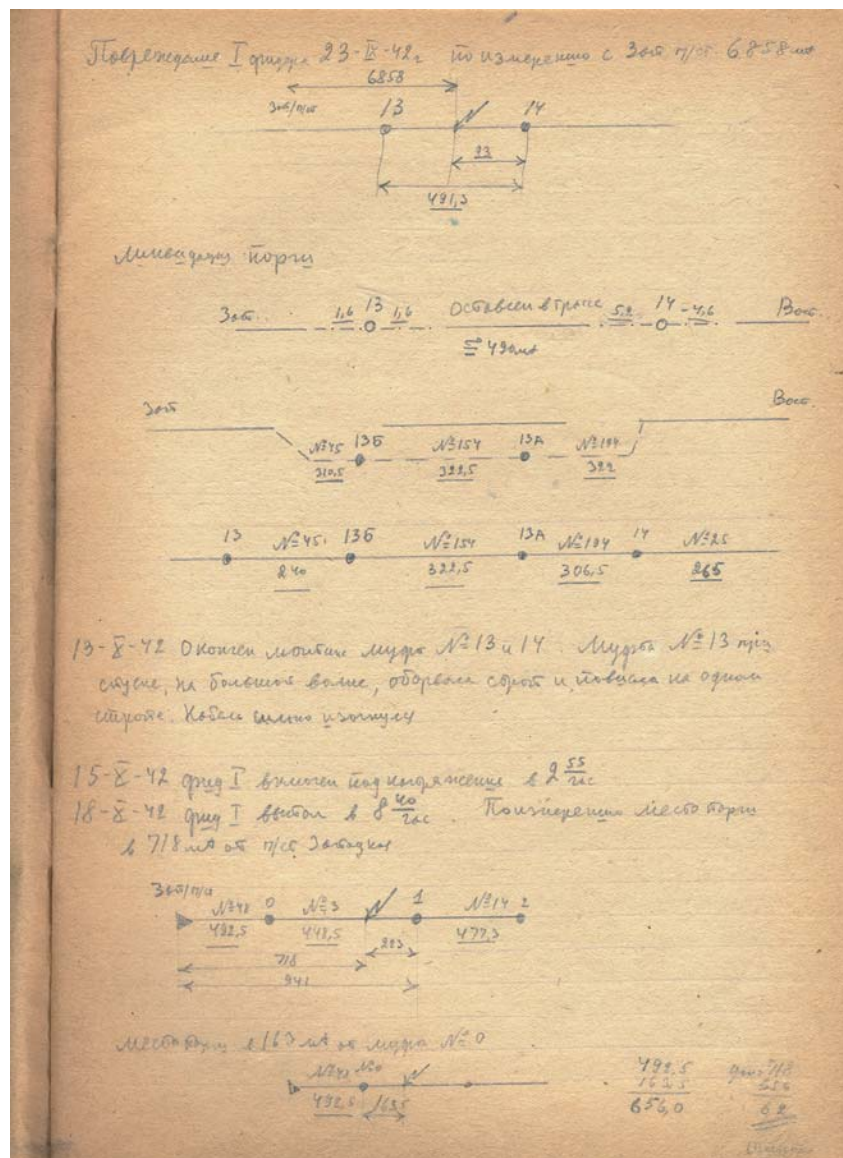
4 часа 25 минут. Спуск муфты № 22. Ходовой конец на стреле тендера был сильно потравлен, муфта пошла вертикально в воду, спусковой трос выбрали в тот момент, когда муфта скрылась под водой. Но кабель шёл хорошо. Глубина 12,5 метра.

4 часа 34 минуты. Спуск муфты № 23. Рывками. Кабель проложен хорошо. Глубина 14 метров.

4 часа 41 минута. Спуск муфты № 24. На тендере № 89 был слишком большой ход, муфту спустили на длинном стропе. Кабель проложен хорошо. Глубина 14 метров.

4 часа 50 минут. Спуск муфты № 25. Нормально. Кабель проложен хорошо. Глубина 13,5 метра.

5 часов. Спуск муфты № 26. Хорошо. Кабель проложен нормально. Глубина 12,5 метра.



Журнал прокладки кабеля.
Сентябрь, октябрь 1942 года

РЕМОНТЫ:						
Дата	Причина ремонта	Что сделано по ремонту кабеля			№№ ремонт. ведом.	Убыло кабеля, мтр. №№
		Каб. вставка метр, каб.	Смонтировано мфт	Мфт перемотан. Штук		
23-10-42	Исправление обрыва каб. №10 на 14 м	Собрано 8 каб. вставка	18 м и 18 м	-	-	18 м IV
18-1-42	Исправление обрыва каб. №10 на 14 м в результате с.с. работы фидера (обрыв)	270 мтр.	0 м и 1 м	-	-	0%
13-2-42	Исправление обрыва каб. №10 на 14 м	47	43, 43 м и 1 м	-	-	43
1-3-42	Замена кабеля на 14 м	64	0 м и 1 м	-	-	64
3-7-42	Исправление обрыва каб. №10 на 14 м	60	38, 38 м и 3 м	-	-	38
16-11-42	Исправление обрыва каб. №10 на 14 м	64,5	1 м и 1 м	-	-	
20-11-42	Исправление обрыва каб. №10 на 14 м	94,7	1 м и 1 м	-	-	1 м
27-11-42	Исправление обрыва каб. №10 на 14 м	148	30, 30 м и 3 м	-	-	30 м 21
3-12-42	Исправление обрыва каб. №10 на 14 м	70,5	38 м и 3 м	-	-	38 м 21
6-12-42	Исправление обрыва каб. №10 на 14 м	1 м	1 м и 0 м	-	-	1 м
10-1-43	Исправление обрыва каб. №10 на 14 м	40 м	1 м и 4 м	-	-	0 м 21
4-2-43	Исправление обрыва каб. №10 на 14 м	43,1	48 м и 4 м	-	-	48 м 21
14-2-43	Исправление обрыва каб. №10 на 14 м	43,7	48 м и 4 м	-	-	48 м 21

Учётно-контрольная карта фидера № 101
1942—43 гг.

№ мфт	тип мфт	дата монтажа	состояние повода	фамилия кабельщика	дата ликвидации	Примечание
0	педант	21.8.42	-	Белгород-Восток	24.10.42	
1	-	8.8.42	-	Харьков-Восток		
2	-	20.8.42	-	Владимир-Восток		
3	-	21.8.42	Дорога	Харьков-Восток		
4	-	31.8.42	-	-		
5	-	31.8.42	-	Владимир-Восток		
6	-	31.8.42	-	Харьков-Восток		
7	-	31.8.42	-	Харьков-Восток		
8	-	30.8.42	-	Харьков-Восток		
9	-	22.8.42	Дорога	Харьков-Восток		
10	-	20.8.42	-	Харьков-Восток		
11	-	22.8.42	Дорога	Владимир-Восток		
12	-	31.8.42	-	Владимир-Восток		
13	-	28.8.42	-	-	9.10.42	
14	-	28.8.42	-	Белгород-Восток	8.11.42	
15	-	30.8.42	-	Владимир-Восток		
16	-	30.8.42	-	-		
17	-	20.8.42	-	Владимир-Восток		
18	-	20.8.42	-	-		
19	-	20.8.42	-	Харьков-Восток		
20	-	28.8.42	-	Харьков-Восток		
21	-	28.8.42	-	Харьков-Восток		
22	-	18.8.42	-	Харьков-Восток		
23	-	4.8.42	-	Владимир-Восток		
24	-	2.8.42	-	Владимир-Восток		
25	-	4.8.42	-	Харьков-Восток		
26	-	6.8.42	-	Владимир-Восток		
27	-	2.8.42	-	Харьков-Восток		
28	-	4.8.42	-	-		
29	-	4.8.42	-	Харьков-Восток		
30	-	2.8.42	-	Харьков-Восток	10.10.42	
31	-	4.8.42	-	Владимир-Восток	11.10.42	
32	-	6.8.42	-	Харьков-Восток		
33	-	6.8.42	-	Владимир-Восток		
34	-	2.8.42	-	Владимир-Восток		
35	-	6.8.42	Дорога	Владимир-Восток		

5 часов 08 минут. Спуск муфты № 27. Нормально. Кабель проложен хорошо. Глубина 13 метров.

5 часов 19 минут. Спуск муфты № 28. Удовлетворительно. Кабель проложен хорошо. Глубина 12 метров.

5 часов 29 минут. Спуск муфты № 29. Удачно. Кабель проложен хорошо. Глубина 11 метров.

5 часов 39 минут. Спуск муфты № 30. Хорошо. Кабель проложен нормально. Глубина 7 метров.

5 часов 49 минут. Спуск муфты № 31. Удачно. Кабель проложен хорошо. Глубина 5 метров.

5 часов 57 минут. Спуск муфты № 32. Нормально. Кабель проложен хорошо. Глубина 5,5 метра.

6 часов 04 минуты. Спуск муфты № 33. Хорошо. Кабель проложен удачно. Глубина 7 метров.

6 часов 10 минут. Спуск муфты № 34. Оборвался строп — сильный удар муфты о палубу, по лотку муфта шла удовлетворительно. Кабель проложен хорошо. Глубина 8 метров.

6 часов 17 минут. Спуск муфты № 35. Удачно. Кабель проложен хорошо. Глубина 7 метров.

6 часов 25 минут. Спуск муфты № 36. Удачно. Кабель проложен хорошо. Глубина 6 метров.

6 часов 32 минуты. Спуск муфты № 37. Задело стропом за кнехт — удар о палубу. Кабель шел хорошо. Пересекли кабелем трассу бензопровода.

6 часов 41 минута. Спуск муфты № 38. Замечаний нет. Глубина 5 метров.

6 часов 50 минут. Спуск муфты № 39. Замечаний нет. Глубина 5 метров.

6 часов 53 минуты. Спуск муфты № 40. Задела за ограждение. В остальном замечаний нет. Глубина 4,5 метра.

7 часов 03 минуты. Спуск муфты № 41. Замечаний нет. Глубина 4 метра.

7 часов 11 минут. Спуск муфты № 42. Задела горловиной за кнехт. В остальном замечаний нет. Глубина 3 метра.

7 часов 15 минут. Тральщик № 81 сел на мель. Тендер № 89 и мотобот № 129 буксируют баржу к берегу.

7 часов 30 минут. Спуск муфты № 43. Удачно. Кабель проложен хорошо. Глубина 2 метра.

8 часов. 47 минут. Спуск муфты № 44. Без замечаний. Кабель проложен хорошо. Глубина 1,5 метра.

10 часов 50 минут. Конец кабеля выдан на берег с использованием плотов. Каждый плот состоит из двух брёвен. Подводили плоты под кабель водолазы и матросы ОСО КБФ. Водолазная станция старшины Е.Я. Зубаря скрепляла брёвна и нагружала их кабелем.

11 часов. Караван, состоящий из «Чернигова», баржи № 4521 и тендера № 89, вошёл в бухту. Команде, которая прокладывала кабель № 104, дали отдых до 8 часов 5 октября.

5-го октября мастера с бригадами отправились на задания. Бригада Асташкина выехала на ремонт кабеля № 101. А все остальные работали по кабелю № 104: бригада Воробьёва монтировала муфту на Восточном берегу. С.А. Алексеева — муфту у Вагановского спуска. В.М. Купчинкина — концевую муфту у 25-й подстанции.

«Ветер давил с севера...»

7-го октября в 2 часа 39 минут включили кабель № 104. Общая длина 22 434,3 метра. Количество муфт: соединительных — 49, концевых — 2.

8-го октября в 8 часов 30 минут двинулись на ликвидацию аварии кабеля № 101 из бухты Морье — на тендере № 69 и водолазном мотоботе № 129 (старшина Е.Я. Зубарь). Мотобот № 129 взял на буксир тендер № 69. Дошли до Осиновца, где приняли на борт штурмана Ивановского. Не успели отойти от пирса на километр, как сдал мотор на мотоботе. Подошедший мотобот гидрографов подхватил его на буксир, и я повёл их в район 14 муфты кабеля № 101. Место по секстану дал штурман Ивановский. Бросили там буёк и начали поиски с помощью водолазов. Через час водолаз М.В. Усанов нашёл муфту № 14.

Но водолазный осмотр кабеля № 101 в районе этой муфты не дал результатов. Возвратились в Морье на буксире мотобота № 129 в 22 часа. Оставалось ещё повреждение на кабеле № 102 у 22 — 21 муфты. Успели поднять и разрезать кабель в районе 21 муфты. При испытании пробилась именно она.

9-го октября в 8 часов 30 минут команда прибыла на пирс в Морье. На мотоботе № 129 разогрели шар для двигателя (система Болиндер с запасным шаром). Разогрев длился до 10 часов 17 минут. Пошли в район 13 и 14 муфт кабеля № 101. Подняли кабель и, разрезав его у этих муфт, опустили на грунт, предварительно напаяв капки. Такое решение ускорило ремонт: чтобы не искать места повреждения, перехватили кабель в данном районе перемычкой, проложенной с баржи, и смонтировали муфты на вставке. Для этого на баржу намотали 3 барабана кабеля и собрали две соединительные муфты.

Общая длина вставки вышла — 955 метров, за счёт вырезки при монтаже. В монтаже 10 октября участвовали монтеры Барышев, Денисов, Баландин, Дмитриев, Смирнов и Мамин.

№ п/п	№ барабана	Длина в метрах	Примечание
1	154	330	
2	194	326	
3	45	314	

11-го октября с утра ждали буксира в Осиновце. Вышли в озеро уже под вечер. Ветер развёл крутую волну. Разыскали в озере буёк у 14 муфты кабеля № 101. Чтобы найти буёк в темноте, рядом с ним поставили шлюпку. Дабы шлюпка не дрейфовала, на пеньковый конец навязали штуцер от подводной муфты, весом 25 килограммов, и опустили его на грунт, как якорь. В шлюпку спрыгнули Сергей Дмитриев и Иван Смирнов. Дмитриев, как всегда, шутил: «Ну, шторм начинается, нам не с кем будет прощаться».

На другом конце у 13-й муфты стоял на якоре тендер № 69. В 18 часов к нам подошёл буксирный пароход «Иркутск», и Ежов, находящийся там, приказал снять людей из шлюпки: предполагали, что ветер усилится. Он и усиливался прямо на глазах. Росла волна. Но несмотря на это, мы решили проложить вставку с баржи. Я получил приказ — перейти на буксир и вести баржу с наветренной стороны монтажного плашкоута. И вот мы зашли севернее плашкоута и начали сближаться. Ветер давил с северной стороны, баллов на шесть-семь. Баржа шла по ветру с большой скоростью. Чтобы пришвартоваться к плашкоуту, подали швартовый стальной канат, диаметром 25 миллиметров. Люди, стоящие на плашкоуте, накинули петлю швартового на кнехт. Трос натянулся, как струна, и срезал кнехт. Баржа по инерции пошла дальше. Попытка оказалась неудачной.

Тогда мы сделали ещё один оборот караваном и опять оказались с наветренной стороны. Баржа надвигалась на плашкоут стремительно. Шкипер баржи кинул бросательный конец на плашкоут, по нему ребята с плашкоута вытащили швартовый, прикрепили на другой кнехт и оттащили в сторону. Трос натянулся, баржа вздрогнула, и трос, разорвавшись, с визгом упал на палубу баржи. Плашкоут от толчка развернулся бортом на волну, и все увидели, как команда плашкоута бросилась к рилингу и стреле, чтоб не смыло в воду. Несколько ударов волны, и плашкоут встал носом по ветру.

Мы сделали с караваном циркуляцию и в третий раз зашли с наветренной стороны плашкоута. Начальник работ Ежов поднял над головой скрещенные руки, что означало «стоп», и кулаком пригрозил в мою сторону. Я понял сигнал: «работу на сегодня прекратить». Сквозь брызги волн было видно, как с плашкоута спешно сбросили поднятый на раму конец кабеля № 101 и выбрали якорь. Отдаю команду капитану «Иркутска» взять на буксир плашкоут и двигаться в бухту Морье. Капитан подвёл к плашкоуту баржу, с плашкоута подали швартовый и караван взял курс на Морье. Встречная волна заливала пароход. Капитан принял решение — укрыться в порту Осиновец. В 22 часа подошли к пирсу в Осиновце, там и решили заночевать. Уже в полной темноте в порт прибыл мастер Асташкин на мотоботе № 129. Его бригада вела ремонт кабеля № 102, в районе 7-й и 21-й муфты.

12 октября, в 7 часов утра, тендер № 69 отправили на трассу кабеля № 101 в Осиновце — для обвеховки места работ у 13-й и 14-й муфт. К 12 часам туда прибыл караван: пароход «Иркутск», баржа № 4620 и два монтажных плашкоута. Плашкоуты были поставлены на обвехованные муфты № 13 и 14. Погода позволяла нам осуществить кабельную вставку с

баржи. Подвели баржу. К поднятому концу у 14-й муфты подвязали конец кабеля на барже и опустили в воду. Буксир подтянул баржу к плашкоуту, стоящему на конце кабеля у 13-й муфты. Кабель с баржи проложили с большим нахлёстом, на его конец поставили буёк. Вся вставка на этом кабеле у 13 и 14 муфт заняла 955 метров. Было уже очень поздно, поэтому муфты монтировать не стали. Караван вернулся в Морье.

13 октября. Рано утром два плашкоута и тендер № 69 доставили к муфтам 13 и 14, монтажники приступили к сборке. За 14-ю муфту взялись монтеры Дмитриев, Баландин, Смирнов, и Мамин; за 13-ю — Холоменков, Чертолысов и Сезнев. Муфту № 14 опустили на грунт отлично, а вот у 13-й при спуске оборвался один строп. Муфта повисла вертикально. Сильная волна не дала возможности её выправить, так в вертикальном положении муфту и спустили. На Ладого разыгрался шторм. С большим трудом плашкоуты и тендер отбуксировали в Осиновец.

14-е октября. В Морье начали наматывать провод на барже № 4520, чтобы проложить 105-й кабель, намотали 9 барабанов. Тогда же вели перезаводку 104-го кабеля в ячейку и подготавливали включение 101-го кабеля. На 102-м шли ремонтные работы у 21 муфты.

15-е октября. Кабель 101 включили в 2 часа 55 минут! Стало понятно, что вести ремонт, не отыскивая само место повреждения, а блокируя его, себя не оправдал. И времени на это уходило много, и затраты кабеля шли большие, и плавучих средств надо было привлекать немало. С этого момента все ремонты подводных кабелей на Ладого стали выполнять по методу, выработанному Центральной аварийной службой Ленинградской Кабельной сети Ленэнерго.

Сущность метода заключалась в следующем. Измеритель определяет место повреждения петлёй Мурья или индукционным методом. В предполагаемый район выходит водолазная станция и обнаруживает кабель. Повреждённое место поднимают на плашкоут и вырезают. Удаляют сырость (если она проникла в кабель), на концы кабеля напаивают капли и опускают их в грунт. Затем уже с тендера прокладывают вставку нужной длины и монтируют две соединительные муфты на двух разных плашкоутах.

В Морье шла намотка для нового 105 кабеля, навили 4 барабана. Тендер № 69 приспособился под установку двух барабанов. На кабеле № 102 вели ремонт у 7-й муфты. Внезапно отключился кабель № 108, повреждение произошло в районе 33-й муфты у восточного берега озера.

16-е октября. В бухте Морье работают над приспособлением тендера № 69 под установку барабанов для прокладок на мелководе. Ведётся дооборудование монтажных плашкоутов в Морье. На барже № 4520 собирают муфты для 105-й нитки.

Намотка этой нитки проходила крайне неравномерно. 14-го октября выполнили девять длин, 15-го всего три, 18-го октября — шесть длин, 20-го — двенадцать, 22-го — пять, 25-го —

шесть длин и 26-го — тоже шесть. Так вышло потому, что барабаны с кабелем поступали из Ленинграда в Морье нерегулярно.

17-е октября. Проводили ремонтные работы 102-го кабеля в районе 7-й и 8-й муфт. При поиске 8-й обнаружилось, что в семидесяти метрах от нас в сторону 7-й муфты кабель № 102 перекрещивается с кабелем № 101. Сырость прошла по кабелю недалеко: в одну сторону на три метра, в другую на шесть. Напаяли капки и опустили концы на грунт.

18-е октября. Утром при проверке с 25-й подстанции отыскивали в 102-м кабеле замыкание на земле. Поднятый конец у муфты № 7 оказался сырым, в капку набилась вода. А в 8 часов 40 минут 101-й кабель отключился.

19-е октября. Всё утро измеряли место повреждения на фидере № 101. Измерители считают, что это 718 метров от 25-й подстанции. Озеро штормит. Не смогли отбуксировать плашкоут от Осиновца к Вагановскому спуску. Прокладывали на берегу строительную длину для 105-й нитки от 25-й подстанции по болоту, с пересечением шоссе. Днём на Ладогу прибыли управляющий Ленэнерго И.П. Карась и секретарь Обкома КПСС П.Т. Талюш. Настаивали на усилении темпа ремонтных и строительных работ. Объясняли, что в Ленинграде более 250 заводов и фабрик законсервированы из-за отсутствия электроэнергии. Мы молча восприняли эти сетования. Но каждый думал об одном и том же: как помочь общему делу. И в самом деле — на восточном берегу Ладоги существует электро мощность в 20 000 киловатт, а мы не можем передать её полностью!

20-е октября. Решили, что для ремонта на 101-м кабеле не станем ждать плашкоута, а пойдём с берега, подставляя козелки под кабель, который будем поднимать со дна.

21-е октября. Утром выпал первый снег. Крепчает мороз. Готовим козелки у Вагановского спуска.

22-е октября. Выложили 101-й кабель на деревянные козелки от уреза воды в озеро, подняли 200 метров кабеля. Повреждения не увидели. Подняли муфту № 1, и в ней тоже повреждения нет. Поискали в 225 метрах от этой муфты. В 19 часов 08 минут отключился фидер № 104.

23-е октября. Вырезали испорченные и сырые места на 101-м кабеле. Нашли причину неисправности: кабель был сильно задет судном. К месту повреждения прибуksировали плашкоут из Осиновца.

24-е октября. Прокладывали вставку на кабель. Начали сборку муфт.

25-е октября в 5 часов 16 минут ремонт кабеля № 101 завершён! На эту работу были брошены монтажники Бокарев, Голубев, Давыдов, Барышев, Холоменков, Сезнев, Рубаник и мастер Белевич. Ремонт сдан диспетчеру Ленэнерго Александрову. Сопротивление изоляции кабеля 40-40-40 миллиампер. 101-й кабель в 5 часов 51 минуту включён под нагрузку!

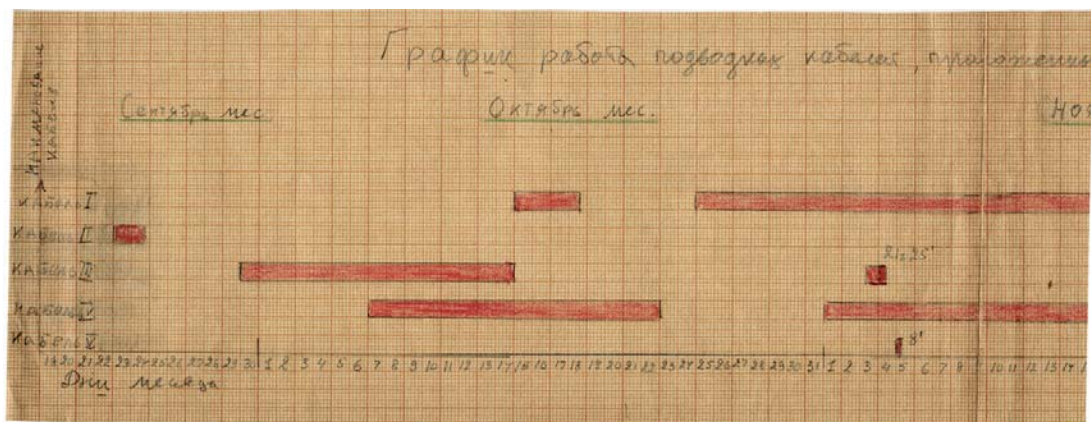


График работы подводных кабелей,
проложенных в 1942 году (сентябрь, октябрь)

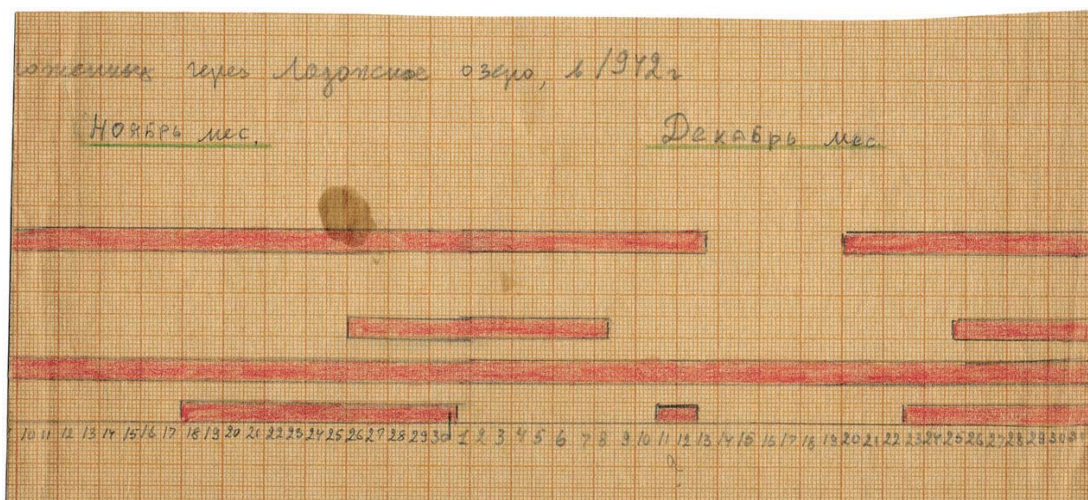


График работы подводных кабелей,
проложенных в 1942 году (ноябрь, декабрь)

26-е октября. Идёт ремонт кабеля № 102 в районе 7-й муфты. На тендер № 69 намотан барабан кабеля № 76 — 355 метров, а на тендер № 410 — барабан № 322 — 500 метров. На баржу № 4520 наматили 21 860 метров кабеля для 5-й нитки.

28-е октября. Занимались ремонтом кабеля № 102. На кабеле № 105 на барже в бухте Морье смонтированы последние четыре муфты.

«Ходи веселей!»

(старинная флотская команда)

29-е октября. Идет подготовка к прокладке кабеля № 105. На барже заканчиваются подготовительные работы. Боцман Л.Г. Молчанов надолго застрял у соединительных муфт, тщательно проверяя крепление пеньковых стропов. Строп должно накладывать так, чтобы мы легко смогли поднять на стрелу тендера корпус муфты перед спуском. Поздно вечером распустили монтеров, солдат и матросов на отдых.

Завтра, 30-го октября, нам предстоит проложить 5-ю нитку. Смушает время прокладки — 10 часов утра. До этого мы работали только по ночам, и всё выходило прекрасно. На лицах тревога. Неясно, будет ли прикрытие кораблями со стороны озера и самолётами с воздуха. Все это страшно волновало всех нас.

30 октября. В 7 часов 50 минут в штабной землянке зазвонил телефон. Мастер Асташкин сообщил с восточного берега, что фашистская авиация не пропускает ни одного судна, идущего и в Кобону, и из Кобоны. Погода ясная, солнечная, самолёты нападают даже на отдельно идущие тендера.

Прокладка 5-й нитки кабеля через Ладожское озеро

Итак, работы назначены на 10 часов утра. Еще вчера я составил расписание: кому где находиться на барже. Расписание согласовал с Начальником работ Ежовым.

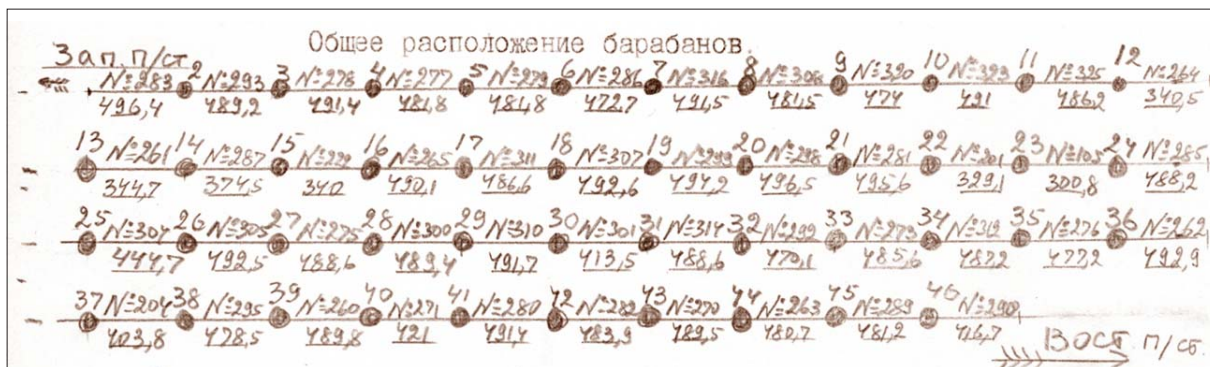
№ п/п	Наименование работ	Исполнитель	Примечание
1	Выход кабеля из трюма	С.А. Алексеев	На тендере работают матросы и водолазы АСО КБФ
2	Спуск муфт с баржи	Е.С. Долгинский	
3	Штурманские работы	П.Т. Ивановский	
4	Организация охраны с воздуха	Марушкин	
5	Подача конца кабеля на берег	В.А. Фёдоров	
6	Контроль за исправностью кабеля	Н.С. Туманов	
7	Подача заднего витка из трюма	В.А. Фёдоров	
8	Подъем переднего витка из трюма	Б.М. Белевич	
9	Аварийный рез кабеля и пайка капок	Чертолысов и Денисов	
10	Подача команды	В.А. Михайлов	

Общая часть

Прокладка производится со стальной шестисоттонной баржи № 4520. На барже находятся 48 барабанов десятикиловольтного кабеля сечением 3×120 м/м² марки СКС, размещённых в трюмах. Кабель уложен в двух больших бухтах, их ширина — 20 рядов, высота — до 13 рядов, — намотанных по часовой стрелке.

Номера барабанов следующие А-283, А-293, А-278, А-277, А-279, А-286, А-316 А-308, А-320, А-323, А-325, А-264, А-261, А-287, А-222, А-265, А-213, А-307, А-299, А-298, А-281, А-201, А-105, А-285, А-304, А-305, А-275, А-300, А-310, А-301, А-314, А-292, А-273, А-312, А-276, А-262, А-254, А-295, А-260, А-271, А-280, А-282, А-270, А-263, А-289, А-290. Общая длина 21 169,4 метра. Соединительных муфт — 45.

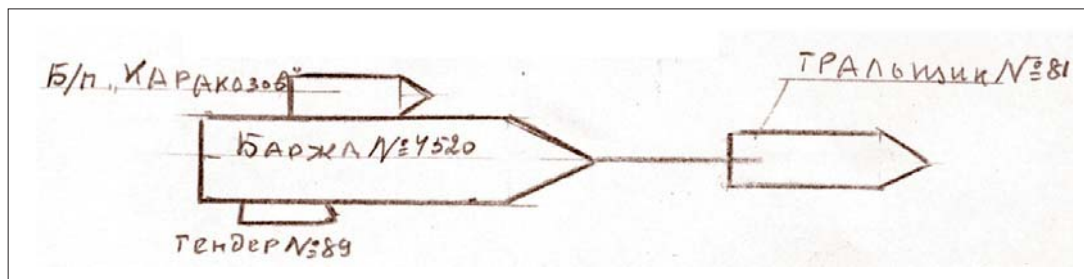
Общее расположение барабанов



Примечание: номер над чертой — номер барабана, подчёркнутые цифры под чертой — действительные длины в метрах.

Работы ведут тральщик № 81 и буксирный пароход «Каракозов». Съём муфт с баржи производится тендером № 89 со стрелой — командой водолазов и матросов АСО КБФ.

Схема расположения плавсредств



От Кабельной сети на барже присутствуют И.И. Ежов, Н.С. Туманов, В.М. Купчинкин, С.А. Алексеев, Е.С. Долгинский, В.А. Фёдоров, Б.М. Белевич, И. Чертолысов и Б. Денисов.

Дневник прокладки

30 октября. 9 часов 00 минут. Мы собрались у пирса, расположенного близ Вагановского спуска. Кроме работников Кабельной сети, сюда прибыли солдаты роты связи, водолазы и матросы 27-го отряда АСО КБФ. Баржа № 4520, буксируемая пароходом «Каракозов», выходит на рейд. Навстречу барже от пирса отваливает шлюпка с участниками прокладки. Шлюпка делает 5–6 рейсов, пока не перевозит всех. Инженер, капитан 2-го ранга В.А. Михайлов, подходит к И.И. Ежову и докладывает

вает о том, что прикрытия с воды и с воздуха сегодня не будет. Это сообщение, как электрическая искра, пробегает по команде. Один из водолазов 27 отряда говорит Ежову, что, мол, двигаться без прикрытия нельзя: день ясный, на озере хозяйничает немецкая авиация, мы не сможем дойти до восточного берега. Ежов интересуется моим мнением. Я отвечаю, что если у нас есть десять шансов из ста, то мы обязаны эти десять выиграть. Тут мастер Белевич сообщает о том, что штурмана Ивановского нет на буксире, и, скорее всего, прокладки не будет. Но вдруг на рейде появляется тральщик № 81, и из рубки выглядывает Ивановский. Над озером гремит стрельба, слышны взрывы бомб — это фашисты топят наши суда, везущие хлеб и другие грузы в Ленинград. Настроение у людей сразу падает. Не слышно обычных шуток, смеха. Лица становятся серьёзными. Баржа подходит к буйку, подвязанному к береговому концу кабеля. Матросы багром ловят буёк.

10 часов. Подъём конца кабеля на баржу и связывание его с концом на барже. Вязку концов производят водолазы, поскольку им же и придётся разрезать эту вязку под водой при монтаже муфт.

10 часов 14 минут. Начало прокладки. Буксирный пароход «Каракозов» ведёт караван.

10 часов 35 минут. Спуск муфты № 2. Удачно. Кабель проложен хорошо, глубина 3,5 метра. В суматохе я не успел записать, сколько людей от каждого подразделения находится на барже. Спрашиваю сержанта Марушкина из роты связи о пулемётах, он заявляет: «Порядок, дадим море огня — отобьёмся».

10 часов 40 минут. Ведущим становится тральщик № 81, «Каракозов» швартуется к левому борту баржи.

10 часов 50 минут. Спуск муфты № 3. Нормально. Кабель проложен хорошо. Глубина 5 метров.

11 часов 00 минут. Спуск муфты № 4. Хорошо. Кабель проложен нормально. Глубина 4 метра.

11 часов 10 минут. Спуск муфты № 5. Удачно. Кабель проложен хорошо. Глубина 5 метров. Поворот перед муфтой вправо на юг — обход банки южнее.

11 часов 22 минуты. Спуск муфты № 6. Тендер долго не мог отцепить гак троса от муфты. Но спуск прошёл хорошо, кабель проложили.

11 часов 34 минуты. Спуск муфты № 7. Всё нормально.

11 часов 45 минут. Спуск муфты № 8 — без стрелы. Тендер не успел подойти к барже. Кабель проложен хорошо.

11 часов 55 минут. Спуск муфты № 9 без стрелы. Но всё удачно, с кабелем — тоже. Глубина 7,5 метров.

12 часов 02 минуты. Спуск муфты № 10 без стрелы. Нормально. Кабель проложен хорошо. Глубина 8 метров.

12 часов 11 минут. Спуск муфты № 11 без стрелы. Удачно. Кабель проложен хорошо. Глубина 8 метров.

12 часов 19 минут. Спуск муфты № 12 без стрелы. Хорошо. Кабель проложен нормально. Глубина 8 метров.

12 часов 24 минуты. Спуск муфты № 13. Всё нормально, с кабелем — тоже. Глубину замерить не успели.

12 часов 29 минут. Спуск муфты № 14. Всё хорошо. Глубина 9 метров.

12 часов 34 минуты. Спуск муфты № 15. Всё без замечаний. Глубина 10 метров.

12 часов 40 минут. Спуск муфты № 16. Всё так же нормально. Глубина 9 метров.

12 часов 48 минут. Спуск муфты № 17. Удачно. Глубина 9,5 метров.

12 часов 55 минут. Спуск муфты № 18 без стрелы. Муфта повисла на спуске, так как кабель плохо отдирается в трюме. Глубина 10,5 метров.

13 часов 04 минуты. Спуск муфты № 18 без стрелы, но в норме. Кабель сильно прилипает. Перед муфтой большой изгиб. Глубина 11 метров.

13 часов 13 минут. Спуск муфты № 20 без стрелы. Хорошо. Но кабель вновь залипал. Витки отрывались с силой. Глубина 12 метров.

13 часов 19 минут. Спуск муфты № 21 без стрелы хорошо. Кабель шел хорошо. Глубина 11,5 м.

13 час. 26 минут. Спуск муфты № 22 — со стрелой. Удачно. Кабель шел хорошо. Глубина 12 метров.

13 часов 31 минута. Спуск муфты № 23. Муфта несколько раз ударила о стальную палубу. Кабель шел хорошо. Глубина 12,5 метров.

13 часов 35 минут. Спуск муфты № 24 без стрелы. Но всё удачно, с кабелем — тоже. Глубина 13 метров.

13 часов 44 минуты. Спуск муфты № 25 со стрелой. Всё нормально и с муфтой, и с кабелем. Глубина 12,5 метров.

13 часов 50 минут. Налёт немецкой авиации. Со стороны Кобоны показалось восемь бомбардировщиков. В это же время навстречу нам вышел буксирный пароход с баржой, следующий из Кобоны.

Ежов подал команду — всем укрыться в трюм. Сразу же застрочили пулемёты с баржи, забухали пушки с тральщика. Как только встречный пароход сравнялся с баржой, ведущий самолёт нырнул в пике. Навстречу мчащимся со страшной скоростью самолётам от нашего каравана потянулись четыре светящихся пунктира. Сплошной пунктир — от пулемёта с кормы, более редкие — от пулемёта, стоящего на носу баржи, и от пушек тральщика. Видно было, как сверкающие трассы пуль и снарядов скрещивались где-то у самолёта.

Страшный грохот разрыва потряс баржу. Первая серия бомб ухнула совсем рядом с тральщиком. С визгом на палубу выбросило стальной трос буксира, перебитого осколком бомбы. Тральщик, освободившись от буксира, рванул вперед. Рванувшиеся вокруг тральщика

бомбы пробивали борта, корёжили надстройки, мостики, рубку и пушки. Когда бомбы загрохотали у баржи, пароход «Каракозов», корректирующий курс каравана и пришвартованный для этого с левого борта баржи, отвалил влево. Движение баржи замедлилось. Старшина тендера Сазонов после разрыва первых бомб по-быстрому отошёл от баржи вправо. И сделал это вовремя. Следующая серия бомб разорвалась рядом с баржой как раз в том месте, где только что был пришвартован тендер. Осколки повредили кринолин, борт и надстройки. Первым на тральщике насмерть был поражён штурман Ивановский. Он стоял на правом крыле мостика и засекал с помощью прибора места прокладываемых муфт. Последней муфтой, координаты которой успел заснять Ивановский, была 25-я. Большая часть команды тральщика была выведена из строя (см. Приложение 2). К тому же, на судне начался пожар. Капитан принял решение — немедленно идти в Кобону. Надо отдать ему должное: перед фашистским налётом капитан маневрировал, менял скорость и так далее. По дневнику прокладки, который вёл автор этих строк, было видно, что скорость каравана перед самым налётом менялась в пределах от 3 до 8 километров в час. Как только тральщик № 81 отделился от каравана, самолёты принялись за нашу баржу. Бомбы падали с обоих бортов, но почему-то справа их валилось больше. Осколки рвущихся бомб буравили борта, надстройки, рубку. Одна из бомб разбила правый кормовой кринолин и часть лотка, через который кабель выходил из трюма в воду. Между взрывами бомб слышался характерный звук коротких очередей крупнокалиберного пулемёта. Это стрелял пулемётчик Вася с носа баржи. Грохнула последняя бомба. Осколки ветром пронеслись по палубе и правому борту, оставляя вмятины и рваные отверстия. Наш пулемёт замолчал. Наступила тишина, от которой даже заломило в ушах. Лишь звенели струйки воды, льющейся через пробоины в трюм. Я поднялся на палубу. На баке, свесив голову, лицом вниз, лежал без сознания «вперёдсмотрящий», старшина второй статьи Г.П. Пестерев. Повернув его на спину, я увидел большой осколок, величиной с грецкий орех, наполовину впившийся в лоб повыше бровей. У крупнокалиберного пулемёта на палубе лежал на боку пулемётчик Вася. Крошечная капля крови стекала из маленького отверстия, величиной с булавочную головку, на виске. Мой товарищ был уже мёртв. По палубе, подняв согнутые в локтях руки, со страшной grimасой боли бегал мастер Кабельной сети Е.С. Долгинский. Кровь, просочившись сквозь рукава свитера и пиджака, бежала струйкой на палубу. В носовом трюме на банке лежал водолаз Садовский. Голова его, прикрытая бушлатом, была пробита осколком. Его сразило насмерть. Среди солдат роты связи были легко ранены три человека. Из-под шапки мастера Б.А. Фёдорова стекала по волосам кровь. Чудо, но маленький кусочек осколка, попав в голову, не повредил череп. Военный инженер Михайлов стоял на палубе и шёпотом разговаривал с Ежовым. Из одной брючины Михайлова медленно струилась кровь — осколок бомбы попал в мягкие ткани спины, к счастью, не задев кость. Тишина стояла хрустальная. А трюм заполняла вода, пробиваясь через дыры в бортах.

Чувствуя, что команда находится в шоке, я поддал старую флотскую команду: «Ходи веселей!». Это вывело из оцепенения всех. Послышались разговоры и стоны раненых. Матро-

Х Далмичин Э.С. Кровь просочилась рукава
свитера и пиджака и стекла струйки
на полку. В комнате Трое на столе лежат
вазаны Садовский. Талова, это примерная
Бундестаг, была пробита осколком. Он
был мертв.

Среди людей роты связи более всего
ранены три человека

Из подполковника лейтенанта В.А. Федорова сб. как
по таловым кровям. Осколок маленького осколка
попал в голову. Но череп оказался не поврежден

Х Военный инженер П.И. Прохор Мухоморов В.А.
стоял на балконе боржени и шелобал разговорился
с капитаном Емельянов. Из окна бросили Мухоморова
медленно стеклами струйки крови - маленькая
осколок балды попал в ладони Талова спина,
не задел кости.

Х П.И. Прохор стал хрипел и только слышал
было слышно как бундестаг ^{поступил с ним грубо} в трамвае
Пустовод то во канона позорил в шок.

Я подал старую фляжку Кассандра, "Ходу веселей"
Ято ввел из дачника всю команду. Подса-
щались разговор и стоки раненого. Мобраса

АСО и боржени бросили в Трое, Зено селаван
Х обвернул в боржени боржени Писсар и Килиан.

Х роты не допустить Моблем боржени
Осколок Далмичин Э.С., Я подравил вогнуто
фляжку, добл ты сдвиги переваши.

сы бросились в трюма — заколачивать отверстия в бортах клиньями с паклей, чтобы не допустить гибели баржи. Матросам помогала и второй шкипер — Эльвира Ванина. Я подзвал военного фельдшера, чтобы он сделал перевязку Долгинскому. Фельдшер, краснощёкий чернобровый парень, по виду совсем не блокадник, увидев кровь, льющуюся из ран Долгинского, упал в обморок. Тогда я достал из своей походной сумки хирургические ножницы и начал разрезать рукава свитера Долгинского. Отбросив срезанные рукава на палубу, обнажил обе руки. На одной, выше кисти, просматривалась сквозная рана, диаметром миллиметров пятнадцать, на другой — между лучевой и локтевой костями сидел осколок, миллиметров двадцать в диаметре. Вот он-то и причинял страшную боль при движении. Надо было мгновенно приостановить кровь и привести в чувство нашего эскулапа. Только после энергичного трясения и встряхивания (на это ушла масса времени), фельдшер пришел в себя, достал из сумки бинты и перевязал руки Долгинскому. Ежов распорядился — выдать каждому раненому по стакану водки.

Стоны на барже прекратились. Тишину нарушали лишь удары молотков о деревянные клинья с паклей, коими матросы забивали пробоины в бортах. Пока длился бой самолётов с нашим караваном, баржа потихоньку двигалась к восточному берегу. То есть, с начала нападения самолётов было проложено две строительных длины. Прокладка второй подходила к концу в тот момент, когда раненым оказали первую помощь. Дежурный расчёт монтёров: Чертолысов и Денисов — резали кабель ножовкой. К концу кабеля подвязали стальной трос и бросили с вешкой в воду. Для лучшей ориентации я привязал к металлическому прокладочному ролику кабеля строп с вешкой и также швырнул его в воду. Таким образом, место разреза кабеля было отмечено довольно хорошо. Начальник работ Ежов дал команду — всем раненым и оставшимся в живых перейти на тендер № 89 и идти в Морье. Пароход «Каракозов», прибуксировав баржу, пошёл с ней в Кобону. Караван ещё не достиг пирса в Кобоне, как к барже приблизился мотобот со старшиной И.Я. Зубарем. Михайлов велел старшине подойти к тральщику № 81 и выяснить, в каком состоянии находится штурман Ивановский. Зубарь, выполняя приказ командира, повёл мотобот к тральщику. Подойдя, поднялся на борт и на палубе встретил вахтенного матроса. На вопрос: «Как там штурман?», вахтенный указал рукой на фигуру Ивановского, лежащего на палубе под фальшбортом. И произнёс одно слово: «Накрылся». Зубарь поспешил к Михайлову с сообщением о смерти Ивановского.

В Кобоне с баржи сняли тяжелораненого Е.П. Пестерева, и уже затемно баржа вернулась в Морье. В этой бухте мы и похоронили всех наших убитых товарищей. Похороны прошли ночью. Как сказал командир зенитного дивизиона, «чтобы похороны не подействовали удручающе на личный состав». Тендер № 89, пришедший в Морье в 17 часов, встречал медицинский персонал. Всем раненым оказали помощь. Они вновь были перевязаны и отправлены в госпиталь. Ежов велел мне сразу же по прибытии позвонить в Ленэнерго. Но когда я сообщил диспетчеру системы о случившемся, он мне не поверил. Спросил, откуда я это знаю, и долго сомневался в достоверности моих слов. Очевидно, сказалась прежняя



П.Т. Ивановский



С. Михайлов

«непотопляемость» нашей группы. Ведь в глазах правления мы так зарекомендовали себя действиями на Ладогe, что в Ленэнерго и представить не могли, как это группа не смогла выполнить задание.

31-го октября Ежов приказал мне лично проверить на целость кабель, оставшийся на барже от пятой нитки. Осмотр подтвердил правильность предположений: кабель пробит осколками в трёх местах. В 11 часов на пирс прибыла целая комиссия: ознакомиться с повреждениями. Приехали управляющий Ленэнерго И.П. Карась, секретарь обкома КПСС И.Т. Талюш и начальник Главцентроэнерго С. Спирин. Поздоровавшись, Карась спросил у меня, сколько времени уйдёт на ремонт кабеля. Я ответил: «Думаю, дня три-четыре, поскольку будем делать вставки на бухте в трюме, а также монтировать муфты на этих вставках». Иван Петрович попросил разобраться с аварией, как можно тщательнее, чтобы не допустить какой-нибудь ошибки. Я заверил руководство, что приложим все силы и смонтируем пятую нитку в ближайшие дни.

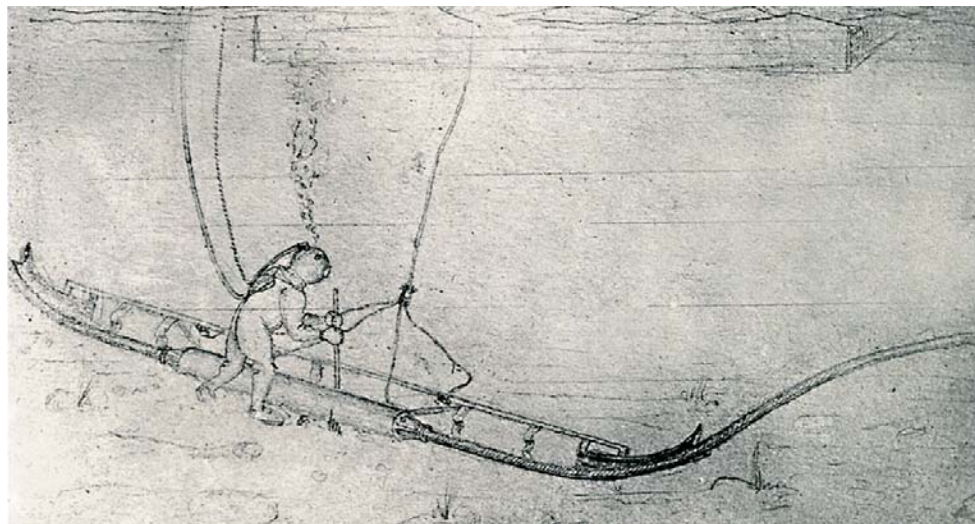
И снова я забираюсь в трюм баржи и на коленях с ручным фонариком осматриваю весь кабель, метр за метром. Придирчиво проверяю борта и палубу. Чувство ответственности обострено до предела. Ведь по расписанию работ именно на мне — изоляция кабеля. Ну вот, всё осмотрено. Прикинули, сколько кабеля надо намотать на баржу. Оказывается, почти 500 метров! Да и муфт нужно смонтировать шесть штук.

Ночь. Темнота. Тревога...

Тем временем, **1-го ноября**, бригада монтеров с плашкоута собирает прибрежную муфту на пятом кабеле. Сборку ведут Бокарев и Давыдов. А неподалёку Барышев, Волков, Игнаткович, Голубев, Белевич монтируют береговую муфту на том же кабеле. Наблюдает за работой на обеих муфтах мастер В.М. Купчинский.

2 ноября. На баржу намотали барабан кабеля № 324, длиной 470 метров, повреждённый участок кабеля удалён целиком, вместо него сделана вставка и смонтированы две соединительные муфты. К исходу суток 2-го ноября вторая половина 105-го кабеля подготовлена к прокладке. Её наметили провести в ночь со 2 на 3-е. Решили, что прокладку второй части кабеля 105 начнём от 25-й соединительной муфты, той самой, которую мы успели спустить до нападения немецких самолётов. Составляем план работ. В 15 часов 2-го ноября я отправляюсь из Морье на тендере № 89 в район 25-й муфты 105-го кабеля. Водолазы уточняют месторасположение, сверяясь по бирке, привязанной к муфте. Самое трудное: отыскать конец кабеля, брошенный нами при прокладке 30 октября. Начинает смеркаться. Видим, как в стороне энергично ходит катер гидрографов. Им поставлена задача: с помощью инструментов определить место в районе 25–26-й муфт. Похоже, они нервничают. Катер всё время то бросается вперёд, то останавливается, то кидается в сторону. У гидрографов нет координат последних муфт, ведь штурман Ивановский погиб и не успел засечь эти координаты. В сумерках мы находим две вешки, оставленные на брошенном конце кабеля. Определяемся на месте. Водолаз уточняет по бирке, снятой с подводной муфты, её номер.

Всё правильно. В точку пришли точно. Водолаз стропит муфту, с помощью лебёдки поднимаем её на борт. Монтеры разрезают кабель у муфты, паяют капку, привязывают трос к разрезанному концу кабеля и опускают на дно озера. Всё идёт по плану. Мы прибыли на заданное место и будем ждать здесь прокладочный караван. Он подойдёт к нам глубокой



Водолаз стропит муфту, с помощью лебёдки её поднимают на борт

ночью. Небо закрывает туча. Озеро погружается во тьму. Мы не должны зажигать огня. Надо нести вахту в темноте, лишь, завидя караван, поднять зажжённый фонарь «летучая мышь» и помахать им. Фонарь стоит в трюме тендера, уже заправленный и зажжённый. Экипаж тендера и монтажники, застыв по бортам, «вслушиваются в темноту». Наша стоянка находится в 13 километрах от Осиновца и, примерно, в 10 километрах от косы Кареджи. Стоим мы в самом оживлённом месте Дороги Жизни. Все суда, следующие из Кобоны в Осиновец, в бухты Гольцман, Морье и обратно, пересекают эту точку. Они идут без огней, и это очень страшно. Во мраке легко столкнуться. А столкновение нашего тендера с любым судном может грозить большими последствиями. Поэтому, так напряжённо мы вслушиваемся в темноту ночи, улавливая стук катера за несколько километров от нас. Порой пролетит мимо какой-нибудь торпедный катер или морской охотник, и опять тишина.

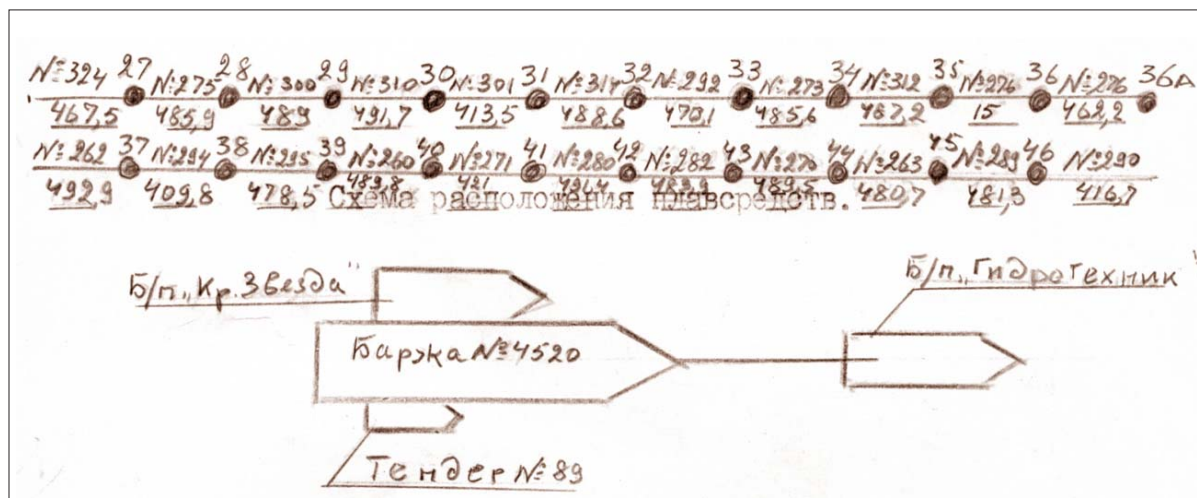
В эту же ночь в бухте Морье готовится к прокладке караван, состоящий из баржи № 4520, буксирных пароходов «Гидротехник» и «Красная Звезда». В 23 часа 00 минут караван выходит из бухты. В 2 часа 00 минут (уже 3 ноября) наши дежурные на тендере № 89 уловили смутное очертание большого судна, идущего курсом с запада на восток. Судно шло очень тихо, без единого звука, с приглушённым двигателем. Очевидно, двигатель был паровой. Скрывшись из виду на востоке, оно опять показалось в поле нашего зрения, следуя другим курсом с востока на запад. Минуя нас, вновь начало поворачивать на 180°, двинувшись в сторону Кобоны. Мы всматривались в темноту до рези в глазах, но, боясь обнаружить себя, не решились дать сигнал фонарём. И вот в тишине прозвучал приглушённый голос Ежова: «Да где же он?» Стремглав бросаюсь в трюм тендера, достаю зажжённый фонарь, выскакиваю на палубу и начинаю

раскачивать его над головой. Из темноты несётся: «Вот он, сейчас подойдём» и т.д. Тёмной громадой надвигается на нас буксирный пароход «Гидротехник» с баржой. С баржи бросают трос, мы подтягиваемся и швартуемся. Я перехожу на баржу. Начальник работ Ежов доволен, что мы так быстро нашли соединительную муфту № 25 и вырезали её. А мы довольны тем, что сложная операция прошла нормально, без происшествий. Трос, привязанный за кабель, подаётся на баржу, команда вручную выбирает его на палубу. Затем вытаскиваем на палубу застроплённый кабель. Водолазы связывают его с концом кабеля, выходящего из трюма. Связывают так, чтобы было удобнее развязать узлы под водой, когда потребуется.

Итак, на барже мы имеем 22 барабана с кабелем и 21 штуку муфт, собранных в единую нитку.

Общее расположение барабанов на барже.

Схема расположения плавсредств



Дневник прокладки

3 ноября. 4 часа 10 минут. Начало прокладки. Глубина 11 метров.

4 часа 29 минут. Спуск муфты № 27. Удачно! Кабель шёл хорошо. Глубина 12 метров.

4 часа 37 минут. Спуск муфты № 28. Нормально. Кабель шёл хорошо. Глубина 11 метров.

4 часа 50 минут. Спуск муфты № 29. Хорошо. Кабель шёл нормально. Глубина 10,5 метра.

5 часов 03 минуты. Спуск муфты № 30. Хорошо. Кабель шёл без замечаний. Глубина 10 метров.

5 часов 14 минут. Спуск муфты № 31. Удачно. Кабель шёл хорошо. Глубина 8 метров.

5 часов 22 минуты. Спуск муфты № 32. Нормально. Кабель шёл хорошо. Глубина 4 метра.

5 часов 33 минуты. Спуск муфты № 33. Всё в норме. Кабель шёл хорошо. Глубина 5 метров.

5 часов 42 минуты. Спуск муфты № 34. Нормально. Кабель шёл хорошо. Глубина 5 метров.

5 часов 57 минут. Спуск муфты № 35. Удачно. Без тендера. Кабель шёл хорошо. Глубина 7 метров.

6 часов 15 минут. Спуск муфты № 36 и 36а. Без тендера. Кабель шёл хорошо. Глубина 5 метров.

6 часов 25 минут. Спуск муфты № 37. Нормально. Кабель шёл хорошо. Глубина 6 метров.

6 часов 35 минут. Спуск муфты № 38. хорошо. Кабель шел хорошо. Глубина 7 метров.

6 часов 49 минут. Спуск муфты № 39. Всё нормально, с кабелем так же. Глубина 5 метров.

7 часов 00 минут. Спуск муфты № 40. Удачно. Кабель шёл хорошо. Глубина 8 метров.

7 часов 08 минут. Спуск муфты № 41. В норме. Без тендера. Кабель шёл хорошо. Глубина 6 метров.

7 часов 21 минута. Спуск муфты № 42. Хорошо. Кабель шёл нормально. Глубина 6 метров.

7 часов 34 минуты. Спуск муфты № 43. Удачно. Кабель шёл хорошо. Глубина 5,5 метра.

7 часов 44 минуты. Спуск муфты № 44. Норма. Кабель шёл хорошо. Глубина 6 метров.

7 часов 54 минуты. Спуск муфты № 45. Всё в норме. Глубина 4 метра.

8 часов 08 минут. Спуск муфты № 46. Удачно. Кабель шёл хорошо. Глубина 4 метра.

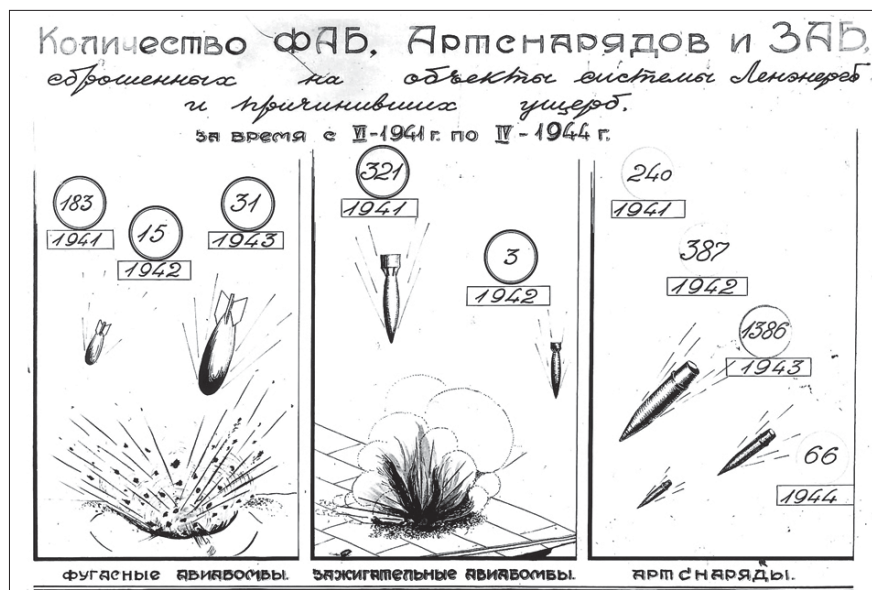
8 часов 18 минут. Конец прокладки. Кабель выдан на берег косы Кареджи. Буксирный пароход «Красная Звезда» отводит баржу к одному из пирсов Кобоны.

Итак, наш караван, произведя очередную прокладку десятикиловольтного силового кабеля через Ладогу, прибыл в Кобону. Седьмой рейс каравана был закончен.

Благодаря всем этим рейсам, мы смогли проложить пять подводных кабелей между западным и восточным берегами Ладожского озера.

Небо в тучах. Сумасшедшие русские!

Четыре кабеля были собраны полностью, а пятая линия имела разрыв на середине озера. Для окончания работ на пятой нитке необходимо было смонтировать в озере подводную муфту. Усталые солдаты роты связи, моряки 27 аварийно-спасательного отряда Балтфлота, мастера и монтажники Ленинградской Кабельной сети, проработавшие всю ночь, расположились кучками на палубе баржи и дремали. Старшина роты раздавал водку и оделял всех большими ломтями хлеба с куском селёдки. Это был утренний завтрак бойцов. В рубке, привалившись друг к другу, спали кабельщики. Начальник работ Ежов сошёл на берег, как только баржа достигла пирса, и поспешил к телефону. Надо было связаться с начальством, чтобы получить





А.М. Кутаков

дальнейшие указания. Примерно через час на дальнем конце пирса появилась фигура Ежова. Он двигался к барже быстрее, чем обычно. Вид у него был утомлённый и озабоченный. Поравнявшись с баржей, Ежов вызвал монтеров и мастеров-кабельщиков на пирс. Отведя бригаду в сторонку, он обрисовал обстановку на озере и перспективы работы, сообщив, что Военный совет Ленфронта требует закончить монтаж соединительной муфты на пятой нитке к исходу суток 3 ноября, то есть сегодня. Это дало бы возможность увеличить передачу электроэнергии из Волхова в Ленинград на 5000 киловатт.

Фашистская авиация устроила сегодня «день блокады»: она стремилась не пропустить через озеро ни одного судна. Несмотря на это, монтаж нужно сделать. Монтажная бригада готовится к сборке. На эту операцию пойдет плашкоут, тендер № 89 и пароход «Красная Звезда». Старшим назначили меня.

Щуря глаза от яркого солнца, я смотрел на ясное голубое небо, на тёмно-синюю воду, на фашистские самолеты, с воем пикирующие на суда, и думал, кого же отобрать в бригаду. Дело очень ответственное и серьёзное. Штурмовики не дадут спокойно поднять концы кабеля со дна озера и соединить их муфтой. Ветер, как назло, утихает, однако, сила его не меньше 10 метров секунду. Лёгкие барашки полосами идут с севера. Это значит, волна в озере будет большая. Надо подобрать людей надёжных, стойких, которые выполнят задание, не дрогнув. А все утомлены, хотят спать, сказывается бессонная ночь, да и нервное напряжение от ночного перехода. Головы у ребят клонятся на плечи, ни у кого нет бравого вида. Я решил взять монтеров А.И. Баландина, С.И. Барышева. и С.Е. Дмитриева, боцмана Ф.Н. Потапова и 15 солдат из роты связи. Даю команду — грузить на плашкоут монтажные материалы и такелаж, готовить плашкоут к выходу. В эту минуту Ежов передаёт нам отрицательный ответ штаба Ладужской военной флотилии: прикрытия монтажного каравана со стороны озера и самолётами с воздуха сегодня не будет. И тогда мы решили разыграть роли рыбаков, которые ловят рыбу. Чтобы спрятать настоящую деятельность плашкоута, перила ограждения обвесили распущенными каболками — тонкие пряди каболок закрыли палубу с трёх сторон. Кроме того, выбрали деревянную А-образную стрелу меньшего размера и установили её на растяжках. Трос на якорь тоже поставили потоньше, чем обычно. После проведения такой вот маскировки караван, состоящий из парохода «Красная Звезда», тендера № 89 и монтажного плашкоута, отошёл от пирса в Кобоне. При отходе провели небольшую беседу, где ещё раз разъяснили людям необходимость и важность этой операции для обороны Ленинграда. В этом рейсе строго воспрещалось находиться на палубе тем, кто не будет занят в данный момент работой. Но народ был понимающий, все пообещали, что выполнят задание с честью. А монтер С.Е. Дмитриев, который никогда не



Ф.Ф. Шамаровская



С.Е. Дмитриев



А.И. Баландин

унывал, сняв шапку, вымолвил: «Одним словом, прощай, родина». На что боцман Ф.Н. Потапов ответил: «До свидания, а не прощай!» И вся бригада рассмеялась.

Проходя на траверзе маяк Кареджи, мы обратили внимание на то, с какой настойчивостью фашистские стервятники преследуют нынче баржи, пароходы, даже тендера, — короче, всё, что плавает. Было ясно, что противник, объявив 3 ноября «днём блокады Ладоги», постарается не пропустить ни одного судна через озеро. Наш караван шел параллельным курсом, южнее Дороги Жизни на полтора-два километра. Нам отчётливо было видно, как фашистские самолеты разбойничают на озере. Каждое попадание в металлические корпуса наших судов рикошетом шло по воде и вызывало на плашкоуте такой звук, будто кто-то сильно молотил стальным тросом прямо по палубе.

Через час хода мы оказались в заданной точке. Определились. Разыскали нужные вешки. Вывезли на ветер якорь и отдали его в 50–75 метрах от каравана. Спустившийся под воду водолаз второй статьи А.М. Кутаков быстро разрезал концы кабеля. Команда подняла их на металлическую раму, и монтажники приступили к сборке муфты. Пароход «Красная Звезда» и тендер № 89 отошли от плашкоута на 1000 метров в разные стороны, ожидая распоряжений. Такое рассредоточение судов требовала опасная ситуация — из-за нападений вражеской авиации. Наш плашкоут остался в одиночестве посередине озера. Концы кабеля были уже подняты и разделаны под монтаж. Монтажники напаяли гильзы и собрались мотать рулоны. В этот-то момент нас и застал налёт люфтваффе. Весь народ, находящийся на палубе, сразу же был укрыт в трюме. Первую серию бомб получил пароход «Красная Звезда», на него

сбросили сразу четыре бомбы. Они упали по оба борта, взрывная волна выбила все стёкла в рубке и в бортовых иллюминаторах. Под давлением этой волны весь жар из топки котла выбросило через трубу. Паровая труба лопнула. Мы увидели, как на месте нахождения «Красной Звезды» встали четыре громадных огненных столба, и всплыло гигантское чёрно-белое облако. Похоже, пароход был поражён. Неужели ему больше не ходить по бурной Ладоге? Но что это? Гигантские всплески воды с чёрным дымом опали, появилось облако пара, и через несколько секунд из облака выскочил пароход «Красная Звезда»! Развивая максимальную скорость, он рванул в сторону Кобоны. Левее парохода маячила корма тендера, также уходившего на восточный берег. Приближалась очередь нашего плашкоута. Фашистские истребители пикировали на него, как на мишень при учении. Трассирующие линии пуль вспарывали воду где-то совсем близко от носа плашкоута. Все уже сжились с мыслью, что наш «утюжок» затонет — шансы на спасение были ничтожны.

Первым не выдержал боцман Потапов. «Я — на палубу», — заявил он и вылез из трюма. Дошёл до кормового кнехта и уселся на него. Монтёр Дмитриев, высунув голову из люка, досадливо произнёс: «Какая же это война: тебя бьют, а ты даже из кривого ружья не можешь выстрелить!» Его реплика рассмешила всю команду. Монтёр Баландин тоже поднялся из трюма. На палубе он взял банку с бумажными рулонами и поставил её на жаровню. Разогрев бумагу, присел на скамейку и начал мотать рулоны на запаянные гильзы. Самолёты всё заходили и заходили со стороны яркого солнца. Даже странно, что лётчики никак не могли попасть в плашкоут.

И вдруг нас осенило: фашисты считают, что мы идём на север, у нас же бурун — с носа. На самом деле, это волна разбивается о нос плашкоута, стоящего на якоре. Лётчики давали упреждение на скорость — вот что спасло нас от гибели.

Баландин лихорадочно мотал рулон. Командир звена люфтваффе начал кружить вокруг плашкоута. Но ему мешали рассмотреть нас камуфляжные каболки. Вот лётчик уже снизился до 15 метров. Для лучшего угла зрения накренил самолет. Парил так низко, что стало видно, как он сдвинул очки на лоб, свёл брови, выражая полное недоумение. В этот момент Баландин, оторвавшись от монтажа, поднял своё широкое смеющееся лицо навстречу взгляду врага. Их глаза встретились. Фашист смутился. Его задачей было — как можно скорее уничтожить плашкоут, а тут он видит на палубе двух человек, в середине палубы топится жаровня — очевидно, разогревается скромный рыбацкий ужин. Сумасшедшие русские! Эта картина потрясла летчика. Его самолет продолжал всё больше крениться, ещё секунда и левое крыло самолета коснётся воды. Но нет, пилот пришёл в себя, выровнял самолет и отчалил в сторону.

У остальных штурмовиков, очевидно, вышел весь боезапас. Пролетев над самой водой, они уходят в сторону Шлиссельбурга. С севера катят крупные волны. Наш плашкоут уже не виден между волнами. Монтёры выпрыгивают из трюма, споро заканчивают монтаж муфты и опускают её на дно. Солдаты по-быстрому выбирают якорь. Боцман поднимает флаг на

стреле — это означает, что мы просим буксир. Пароход «Красная Звезда» приближается к нам, берёт на буксир и отводит в порт Осиновец.

И вот уже швартуемся к пирсу. Потрясение только что пережитого настолько велико, что мы не в силах идти — гнутся колени. С помощью артиллеристов усаживаемся в полуторку и едем в лагерь Морье. Немного придя в себя, бредём с Баландиным в штабную землянку — доложиться по телефону диспетчеру Ленэнерго.

В землянке находятся директор Кабельной сети Грознов и управляющий Ленэнерго Карась. Коротко рассказав Ивану Петровичу о событиях дня, звоню диспетчеру: сообщаю о выполнении задания по монтажу муфт на 105-м кабеле в середине озера. Иван Петрович благодарит за работу и приглашает нас поужинать. Оказывается, из самой Москвы, из Главка, для работников Ленэнерго прибыл самолёт с продовольствием. Там была даже красная икра. Вот часть этой икры и привезли к нам в лагерь. Подходим к столу, Иван Петрович наливает нам по стакану водки и подвигает алюминиевый тазик с икрой.

Икры уйма — килограмма два, не меньше. Во время блокады мы этот деликатес и во сне не видели, а сейчас, после пережитых передрыг на озере, всё это кажется просто сказкой. У нас захватывает дух. Иван Петрович, видя наше замешательство и отсутствие хлеба (хлеб-то мы успели получить на сутки вперёд, еще вчера), говорит: «А вы ешьте икру ложками». Мы быстро достали ложки (кто же на Ладоге ходит теперь без ложки?!) и, выпив, закусываем икрой. Редко кому из нас приходилось есть икру ложкой — даже в мирное время. А в условиях блокады это было невероятным событием. Зачистив тазик и поблагодарив нашего управляющего, мы отправляемся по своим землянкам — отдыхать до следующего утра.

А на восточном берегу бригада кабельщиков, возглавляемая Ежовым, прокладывает участки кабеля № 105 и выполняет сборку соединительных и концевых муфт на распределительном устройстве восточной подстанции. Кабель для противоположного берега был доставлен туда тендером № 410.

5-го ноября смонтировали концевую муфту на западном берегу, а значит, кабель 105 был собран полностью — от западного до восточного побережья.

Пять нитей жизни

Строительство подводных кабельных линий через Ладогу закончилось. Следовало подводить итоги. В первых числах ноября составили акт № 3, являющийся для кабельной сети Ленэнерго основанием, дабы предъявить счёт.

По акту № 3 выходило,
что выполнены следующие работы:

- 1/ Проложено кабеля марки СКС 3 х 120 мм² — 105 километров
 - 2/ Смонтировано муфт подводных — 357 штук.
 - 3/ Получено барабанов кабеля подводного — 245 штук.
 - 4/ Проложено кабеля подземного 3х120 мм² — 13 километров
 - 5/ Смонтировано муфт подземных — 70 штук.
 - 6/ Получено барабанов кабеля подземного — 60 штук.
- Итого сметная стоимость по акту составляла —
9 476 668 рублей 22 копейки.
- А фактически было израсходовано на строительство —
9 282 297 рублей 23 копейки.

К моменту окончания строительства
все пять кабелей через Ладогу проложили:

Готовность по датам такова:

- 1/ 101 кабель был готов 23 сентября 1942 года.
- 2/ 102 кабель — 23 сентября 1942 года.
- 3/ 103 кабель — 30 сентября 1942 года.
- 4/ 104 кабель — 6 октября 1942 года.
- 5/ 105 кабель — 5 ноября 1942 года.

По окончании прокладки каждый кабель имел следующие характеристики:

№ кабеля	Общая длина	Количество с/муфт	Количество к/муфт	Примечание
101	22.432 метра	46	2	
102	22.303	53	2	
103	22.328	46	2	
104	22.434	49	2	
105	22.345	49	2	
Итого	111 842 метра	243	10	

Надо отметить, что к этому времени завершились и работы, проводимые 27 отрядом: АСО КБФ по замывке в грунт.

На каждом кабеле было заглублено в грунт:

№ кабеля	Западный берег	Восточный берег	Всего метров
101	335 метров	225 метров	560 метров
102	230	330	560
103	200	270	470
104	300	240	540
105	190	300	490
Итого			2.620 метра

Примечание: Заглубление кабелей в грунт предусматривалось до 0,5 метра на глубину воды до 1,5 метра.

Всего на замывку кабеля было затрачено:

Водолазных станций дней — 73

Работа гидромонитора Л-12 машиномен — 73

Так погиб плашкоут

Вступление в партию в тяжёлой обстановке — наивысшее проявление политической сознательности человека. Лучшие сотрудники ИТР из числа работающих на прокладке и монтаже, повинясь зову сердца, подали заявление о приёме их в кандидаты КПСС. Парторганизация Кабельной сети оказала доверие передовикам производства, и кандидатами в члены КПСС стали: В.А. Воробьев, А.И. Баландин, С.И. Барышев, И.Г. Смирнов и другие.

В то время, пока мы прокладывали 105-й кабель, другая бригада заканчивала ремонт на кабеле 103. Его отремонтировали и включили **3 ноября 1942 года** в 12 часов 16 минут. Но 103-й кабель, не успев проработать и суток, отключился **4 ноября** в 9 часов 41 минуту. У нас оставалась некоторая надежда на кабель 105, который мы сдали **5 ноября** в 22 часа 50 минут. Но и он отключился, буквально через 8 минут. Таким образом, Волховская ГЭС смогла дать по двум кабелям около 10 000 киловатт, то есть, лишь половину возможного.

12-го ноября в 8 часов утра бригады вышли на ремонт подводного кабеля на 102-м фидере, в четырёх километрах от порта Осиновец. Работать планировали на двух плашкоутах. На одном мастером поставили Асташкина, на другом — меня. Пароход быстро домчал нас в нужный район. Повреждённый участок кабеля был уже вырезан, так что ремонт собирались завершить скоро. Бригады оперативно подали конец кабеля с тендера на плашкоут, проложили вставку и, разрезав кабель, разместили его на монтажной раме второго плашкоута. Монтёры не заставили себя ждать и завершили сборку уже к 16 часам. В это время с севера на Ладогу начал ползти туман. Он надвигался плотной стеной, и скоро мы смогли различить лишь силуэты судов, стоящих в 10–15 метрах от нас. Как только туман покрыл ближнюю к нам акваторию озера, на Осиновецком маяке забил колокол. Его звон был странно глухим. Создавалось такое впечатление, что язык колокола замотали мокрой тряпкой, настолько приглушился звук. Зная коварство ладожской погоды, я предупредил Асташкина о том, что надо в темпе выбирать якоря и тихонько двигаться к Осиновцу, на звук колокола. Не стоит ждать исчезновения тумана, так как при его рассеивании мгновенно поднимается сильный ветер. Асташкин ответил, что идти в тумане на слух — опасно, можно столкнуться с каким-нибудь встречным судном. Лучше, мол, обождать ухода тумана, стоя на якоре. Однако я дал команду на своём плашкоуте — якорь выбрать и спешить в бухту Морье, с помощью тендера.



А.А. Рубаник



К.П. Асташкин

Осторожно, «на цыпочках», тендер вёл плашкоут на голос колокола. Маячный колокол густо гудел, приближаясь к нам всё ближе и ближе. Справа и слева из тумана доносилось слабое позвякивание маленьких колокольчиков. Это стоящие на якорях суда оповещали о своём присутствии. К 18 часам туман начал отрываться от воды, образовалась щель в 20–30 сантиметров. Просматривая сквозь неё путь, можно было прибавить ход до полного. Через час наш плашкоут вошёл в бухту Морье, благополучно пришвартовавшись у пирса.

И тут туман начал резво подниматься кверху. С севера налетел сильный ветер, и озеро закипело. Мы увидели, как плашкоут мастера Асташкина срочно снялся с якоря. Как его подхватил на буксир тендер. Медленно, медленно караван миновал траверс Осиновецкого маяка. Но волны под порывами злущего ветра всё росли и росли. Тендер, преодолевая волну, буквально встал на дыбы. Плашкоут зарывался в волну настолько, что казалось, он скрылся под водой и больше не вынырнет. А ветер крепчал. Все попытки 73-го мощнейшего двигателя, установленного на тендере, не сумели преодолеть сопротивления волн. Караван начал дрейфовать к берегу. Тендер явно не справлялся с буксировкой плашкоута, их начало сносить на камни, севернее Осиновца. Чтобы избежать гибели, старшина тендера вынужден был снять буксир и, пользуясь попутным ветром, уйти в порт. Оставленный плашкоут медленно приближался к каменистому берегу у бухты Гольцман. Команда сидела в трюме и со страхом прислушивалась к ударам волн, гнавших металлический корпус плашкоута на камни. Дабы ослабить удар, Асташкин скомандовал: «Отдать якорь». Монтёр Рубаник и шкипер Потапов, рискуя быть смытыми за борт, выполнили эту команду. Слышно было, как натянулся трос и

с громким треском хлестнул по борту плашкоута. Плашкоут развернуло носом на волну. Но движение к берегу всё же продолжалось. Асташкин раздал спасательные пояса и круги всем членам экипажа. Кроме того, подал команду: как только плашкоут сядет на камни, прыгать в воду и выбираться на берег. Плашкоут стремительно нёсся по ветру. Промерили глубину. Лот показал 1,7 метра. Через несколько минут громадный вал поднял плашкоут и, протаскив немного, кинул его на камни. Мы услышали, как заскрипел разламываемый борт. Кормовой отсек плашкоута наполнился водой. Первыми за борт прыгнули монтеры во главе с Рубаником.

Их примеру последовали солдаты роты связи. Последними палубу оставили мастер Асташкин и шкипер Потапов. Волна накрыла людей и, подбросив метров на пятнадцать, отступила. Ребята, ощутив твёрдый грунт, вскочили. Энергично работая руками и ногами, поспешили к берегу. Выйдя из воды, сняли и отжали одежду. Вылили воду из сапог, и лихорадочно одевшись, направились к лагерю. Навстречу им уже спешила автомашина, на которой они и добрались до своих землянок. Вымокшую бригаду сразу накормили горячим ужином и выдали водку. За утренним завтраком я опросил их всех, как здоровье. Люди чуть не хором заявили, что чувствуют себя хорошо.

Так погиб плашкоут...

«Метели, штормы, грозная волна...»

Поскольку повреждение 103-го кабеля находилось ближе к косе Кареджи, решили послать бригаду на восточный берег, воспользовавшись пароходом «Красная Звезда».

21-го ноября бригаду кабельщиков подняли в 4 часа утра. На машине нас перебросили из Морье в Осиновец. А в 7 часов пароход «Красная Звезда» отбыл из Осиновца в Кобону. В озере плавал редкий лёд. Пароход легко его разрезал. Прошли траверс маяка Кареджи. Лёд все гуще и гуще. С севера пошла крутая волна, и пароход довольно сильно накренился. Чтобы избежать качки, капитан парохода решил войти в сплошной лёд, где волна сказывалась бы не так сильно. Действительно, во льду качка прекратилась. Но вместе с тем остановился и пароход. Он не смог форсировать сплошной лёд. Слишком мала была его мощность. И вот стоим во льдах километрах в четырёх от Кобоны. Проходит час, другой. Со стороны Осиновца показывается транспорт, гружёный авиаимуществом. На носу — лейтенант воздушных сил. Сложив руки рупором, кричит: «Что намереваетесь делать?» Я через рупор отвечаю: «Уходим на Осиновец». Он кричит: «Давайте пробиваться в Кобону». Я спрашиваю: «Вооружён ли транспорт?» Слышу в ответ: «Нет». Тогда я во весь голос: «Нас в Кобону не пустит фашистская авиация». Тут «Красная Звезда» задним ходом еле-еле выползает из льда на чистую воду. Волны настолько высоки, что захлёстывают бак, в провалах волн нашего парохода вообще не видно. Да и с самолёта нас заметить трудно.

С востока показывается группа неприятельских самолётов. Грохот от разрыва бомб режет ухо. Это немецкая авиация бомбит нашего соседа — транспорт, стоящий во льдах. Капитан даёт самый полный ход, «Красная Звезда», зарываясь в волну по рубку, тяжело идёт на волну. Попадающиеся на пути льдины таранами бьют в форштевень парохода. Лёд пока не толстый, сантиметров в пять, но очень плотный — его удары довольно чувствительны. Только во второй половине дня мы пробиваемся в Осиновец. По телефону связываемся с руководством. Нам дают команду — разгрузиться с «Красной Звезды» и погрузиться на большой пароход «Ланси», стоящий в Осиновце. Именно этому пароходу предстояло перебросить нас на восточный берег.



Строительство пирса в Кобоне



То же место в наши дни

В 15 часов 30 минут началась погрузка на «Ланси». Закончили грузиться ночью, и в 24 часа пароход отвалил от Осиновца, курсом — на Кобону.

22-го ноября в 5 часов 00 минут «Ланси» подошёл к пирсу в Кобоне. Разгрузили монтажный материал, кожуха подводных муфт снимали стрелой парохода. Пока ждали машины, часть группы отправилась пешком на станцию «Коса». Там, как нам сообщили ещё на западном берегу, был подготовлен вагон № 525. Когда мы подошли к одиноко стоящему вагону, начало светать. Как-то странно было осознавать, что только эта тонкая железнодорожная нитка связывает побережье Ладожского озера с нашей необъятной Родиной. Но противник, как ни старается, не может прервать эту живую связь! Не вышло у него — полностью отрезать Ленинград от Большой земли. Эта мысль наполняла наши сердца гордостью — за армию, за народ!

Тепло вагончика номер «525»

На деревянных дверях товарного двухосного утеплённого вагона было написано мелом, метровыми цифрами: «525». Вагон находился на ветке, идущей на косу Кареджи. Двери в вагон были закрыты, задвижка на дверях замотана проволокой. Открываем дверь, забираемся в вагон. Внутри оборудованы нары. В чугунной печке-временке, установленной посередине, сложены дрова, а перед печной дверцей лежат надранные лучинки. На стенке вагона висит фонарь со вставленной в него свечкой, на дне фонаря — коробок спичек. Сколько же любви, нежности и уважения к нам вложили в свою работу люди, которые прибирали, подготавливали и оборудовали вагон под жильё! Во всём чувствовалась великая забота о нас, ленинградцах. Люди с Большой земли позаботились о том, чтобы мы, приехав в такое ненастное время с западного ленинградского берега, почувствовали себя как дома. Каждый, кто был тогда в нашей группе, до сих пор благодарит солдат Волховского фронта, создавших эти поистине «царские» условия.

Мы закрыли дверь, затопили буржуйку. Сразу стало тепло. Лица людей подобрели, на них появились улыбки. Рядом с вагоном мы нашли горы свежей, но замороженной капусты. Эта капуста была предназначена для голодающего Ленинграда, но отсутствие транспорта не дало возможности перевести её через Ладогу. Через час мы уже ели тушёную капусту и пили чай из воды, натаянной из снега Большой земли. А за стеной вагона бушевала пурга, надувая с озера кучи снега.

В группу входили К.П. Асташкин, К.М. Мокринин, И.Г. Смирнов, С.Е. Дмитриев, К.М. Сезнев, я и другие. Мы расположились в вагоне с большим комфортом. Немного погодя, пришлось отправиться на станцию Коса к военному коменданту. Коменданта я нашёл в одном из вагонов, стоящих в тупике на станции. Наша просьба о доставке 525-й теплушки сразу же была выполнена. Немедленно выделили паровоз, теплушку передвинули к самой электроподстанции на восточном берегу озера. От нового расположения нашего жилья до места работ было очень близко, и мы в тот же день отправились на поиски соединительной муфты № 44 на 103 кабеле. Уже к 17 часам муфта была найдена. Успешному поиску



К.М. Сезнев

водолазов сопутствовал тот факт, что на каждой прокладочной муфте мы, для удобства сопровождения и опускания, крепили строп за оба конца. На середине стропа был сделан огон, за который муфту поднимали, стропили и, с помощью гака, опускали на дно. При прокладке он оставался на муфте, возвышаясь сантиметров на 60–70. Этот огон и послужил водолазам маяком на песчаном дне у восточного берега Ладоги. Весь кабель и муфты сильно замыло песком, а огон возвышался над грунтом.

24-го ноября солдаты и монтеры пешили лед и извлекали повреждённый кабель. Здесь же, на льду, проверяли изоляцию на сырость. Пришлось удалить 33 метра промокшего кабеля. Необходимый нам отрезок оказался на барабане, стоящем у подстанции «Лебёдка».

25-го ноября с помощью солдат, нужный кусок кабеля отмотали с барабана. Монтеры напаяли капки на концы вставки. Солдаты привязали к кабелю верёвки и парами, с двух сторон, потащили его по льду к месту аварии. Лёд набрал толщину в 6 сантиметров. Никакой транспорт не смог бы пройти по такому льду. Полтора километра люди тащили вставку на себе. А потом мы споро проложили её в прорубленную майну, и монтеры приступили к сборке. Они закончили её уже в темноте, и одна из муфт была опущена на грунт.



А.Ф. Проскурин

26-го ноября, с рассветом, пятнадцать солдат роты связи и кабельщики, уже порядочное время работавшие на восточном берегу, то есть, В.М. Купчинкин, Мамин, Смирнов, Захаров, Крапиров — отбыли на западный берег пароходом. Так как всем монтерам хотелось туда попасть, бросили жребий. В шапку-ушанку сложили свёрнутые записки и те, кому выпал жребий, смогли уехать.

Оставшаяся группа отправилась по льду на работу. Но не успели мы отойти от вагона и ста метров, как послышался сильный треск. Оказалось, на озере начал подниматься уровень воды. Вода вытолкнула лёд, и он лопнул со страшным грохотом. Из трещины, находящейся на расстоянии пятисот метров от берега, на припой хлынула вода. Она залила его слоем, сантиметров в тридцать. Пришлось нам вернуться в вагон и переобуть валенки на резиновые сапоги. Только к 14 часам удалось спустить на грунт вторую муфту. Водолазы быстро осмотрели её и доложили, что муфта и кабель лежат нормально. Надо было

сообщить диспетчеру Ленэнерго о завершённом ремонте на 103-м фидере. Звонить должен был тот, кто отвечал за ремонт. В данном случае, я.

Как только всех вывели со льда, и люди добрались до вагона, двинул на подстанцию «Лебёдка». Там держалась связь с западным берегом. С тех пор, как вода затопила лёд, миновало часов пять-шесть. Мороз поднялся до минус двадцати. Появилось сначала «сало», а потом лёд, в два-три сантиметра. Такая толщина не выдерживает тяжести человека, обламывается. Прежде чем шагнуть, надо обломить наледь. В резиновых сапогах делать это очень трудно. Оба голенища сразу же наполнились водой, так как уровень воды на основном льду поднялся до 30 сантиметров. При обламывании льда сапогом, пальцы ног разгибаешь в обратном направлении, это движение противоестественно. Если таких движений много, кожа с нижней стороны пальцев не выдерживает, лопается, образуя кровоточащую ранку. Боль — страшная. Но надо идти, ибо каждый киловатт-час дорог для Ленинграда. Стиснув зубы от боли, добираюсь до «Лебёдки».

Старший сержант — начальник телефонной станции, стоя на крыльце землянки, подаёт мне руку, чтобы я поскорее выбрался на сухое место. Захожу в пункт связи, прошу соединить меня с западным берегом, но это не так-то просто. Позывные меняются почти каждый день. Дежурный телефонист кричит в трубку: «Олень, олень 1, тройка 1, просто шайба». Наконец, ответил коммутатор Ленэнерго. Я попросил дать диспетчера системы. Непосредственно ему сдаю 103-й фидер. В 21 час 10 минут фидер 103 включили в работу. Обрато до вагона добираюсь по передвижным мосткам из досок. Надо быстро взять вещи и перебираться на западный берег, такое распоряжение я получил от руководства.

По пути в Кобону забежал на банно-прачечный поезд Волховского фронта. Поезд недавно прибыл из Горького, где был сформирован. Меня встретила команда из молодых девушек, только что окончивших среднюю школу. На просьбу, как бы помыть наших людей, отвечают: «Разгрузите вагон с углём, тогда и приходите». Но узнав, что мы ленинградцы, радушно пригласили к себе, и наша бригада с удовольствием вымылась и выпарила бельё.



И.Г. Смирнов



К.М. Мокринин



Штабеля продовольствия в районе Кобоны

С пирсов видно, как идёт погрузка на суда, уходящие на западный берег. Спешу на пристань. До пароходов проложены мостки, на мостках КП проверяют документы у людей, направляющихся на наш ленинградский берег. Далее, метрах в двадцати, стоит девушка — сержант медицинской службы и осматривает воротники гимнастёрок. Понятно, что наши воротнички выглядят не блестяще. Санинструктор требует, чтобы мы прошли санобработку и помылись в бане в Кобоне, но на это надо потратить пару дней. Мы не располагаем таким временем. Кидаемся к лейтенанту, ведающему посадкой на суда. Объясняем, что мы едем не в Ленинград, а на западный берег. Он машет рукой, и нас пропускают на посадку. Подходим к пароходу «Ланси», забитому до предела. Люди стоят на верхней палубе сплошной толпой. На полубак грузят почтовые посылки с Большой Земли. Посылок много, полностью их никак не разместить, но работники почты пытаются уложить посылки, как можно плотнее, чтобы больше увезти. Ведь это последний пароход из Кобоны. Когда еще пойдёт почтовая машина по льду? А ленинградцы так ждут этих посылок. Ведь в основном в них что-то съестное, и какая же это будет радость для ленинградских адресатов! Но как ни старались почтовики, часть посылок остаётся на пирсе, в ожидании открытия Ладожской ледовой дороги.

Застряли во льдах

Вовсю дымя трубами, караван отвалил от Кобоны. Он пробивается с трудом — лёд толщиной в шесть—восемь сантиметров. Сумерки переходят в вечер. Сгущается тьма. Наш пароход в полном мраке, без огней, то ползёт вперёд, то замирает. Больше в озере никого не видно, лишь изредка где-то мигают световые сигналы азбуки Морзе. Это флагман передаёт команды судам, идущим в караване. Всю ночь мы двигались переменными ходами, вперёд-назад-стоп, и к середине следующего дня застряли в огромном ледяном поле. Небо покрылось тучами. Видимость — два-три километра. В небольшом удалении за нами угадываются очертания двух судов каравана. Остальных не разглядеть. По палубе прошёл боцман и объявил, что «горячую пищу получают только лица старшего командного состава, для всех остальных будет готов кипятик — можно получить на камбузе».

В этот момент тучи над караваном разошлись, и в образовавшееся «окно» вывалился неприятельский разведчик. Все пассажиры оцепенели. Мысль у всех была одна: ну, и выгодную же цель получил этот штурмовик — целый караван судов, застрявших во льдах. Прошла минута, вторая. Вот-вот должны появиться бомбардировщики. До Шлиссельбурга-то всего километров двадцать. Время как бы остановилось. Идёт пятнадцатая минута с тех пор, как нас обнаружил разведчик. В воздухе уже слышны глухие звуки фашистских самолётов. И о чудо! Клубящиеся облака сомкнулись и закрыли окошко в небе.

Невольный коллективный вздох пронёсся по пароходу. Публика пришла в себя и начала пить чай. А те, у кого не было хлеба, обступили боцмана с вопросом: «Когда прибудем на западный берег?» Боцман ответил, что сейчас, мол, мы вместе с ледяным полем дрейфуем на север, и как только выйдем на траверс бухты Морье, форсируем лёд в западном направлении. Все успокоились, тем более что опустившийся туман снизил видимость до ста метров.

Итак, мы стоим во льду, лёд же под влиянием ветра тихо передвигается на север. Не видно ни зги. Народ начинает нервничать. Слышны крики: «Надо сообщить Ладожской флотилии, пускай помогут!» Появляется боцман и разъясняет, что штаб флотилии уже оповещён, меры принимаются. Примерно около полуночи двигатель нашего судна застучал, пытаюсь вызволить всех из ледового плена. Шуршали льдины, торчком уходя под корпус. Стальные листы корпуса скрежетали. Мы почувствовали, что всё-таки движемся вперед.



Виктор Сергеевич Чероков
(1907, Ордубад – 1995, Москва) –
советский вице-адмирал, командующий
Ладужской военной флотилией во время
блокады Ленинграда.
В январе 1944 года Черокову было
присвоено звание контр-адмирала, а
через полгода он был награжден орденом
Ушакова II степени.

Часа через три из темноты на нас надвинулась какая-то чёрная громада. Она становилась всё яснее и яснее. Это же пирсы в бухте Морье! По пристани бегали люди. Они встречали нас, маша зажжёнными фонарями и что-то восклицая. Подали трап на стенку. И вот мы в кругу своих друзей! Видим Баландина. Он кричит нам: «Скорее на машину, едем в Морье». Через 20 минут мы уже в лагере. Баландин срочно вызывает коммутатор Ленэнерго, надо сообщить, что наша группа благополучно прибыла на западный берег. В землянке на печурке весело кипит чайник и разогревается котелок с пшённой кашей. Поужинав, мы улеглись спать.

Специальному Кабельному району — быть!



В.И. Суханова



В.Л. Никуленкова

28 ноября. Люди заняты благоустройством лагеря. Часть мобилизованных девушек уезжает в Ленинград: прошёл слух, что строительство свёртывается. Здесь, на озере, с 1-го декабря организовывается эксплуатационный район, он будет называться Специальным Кабельным районом. Рота связи, прикомандированная к строительству, уйдёт, вместо неё останется отдельный взвод. Это — 22 человека, во главе с командиром Серпуховским.

1 декабря. Получаем приказ о расформировании строительства и организации Специального Кабельного района. Начальником района назначили Туманова, то есть, меня; заместителем — В.А. Воробьёва. Мастерами оставляют К.П. Асташкина и П.М. Белевича, прорабом по строительству — И.Н. Захарова, монтажников — А.И. Баландина, С.Е. Дмитриева, К.М. Сезнева, С.И. Барышева, А.А. Рубаника, Ф.С. Холоменкова, Мамина, И.Г. Смирнова. Рабочие — Ф.Ф. Шамаровская, Н. Баличева, В.И. Гусева, В.Л. Никуленкова, Е. Симошенкова, Е. Глухова, М.Ф. Фёдорова, А.П. Павлова, Т.П. Лягина, В.И. Суханова, В. Полякова, Е. Минаева, М. Степанова, А. Михайлов, Похамов, Сорокин, Поздняк, Чистякова. И измеритель — К.М. Мокринин.



Ф.С. Холоменков



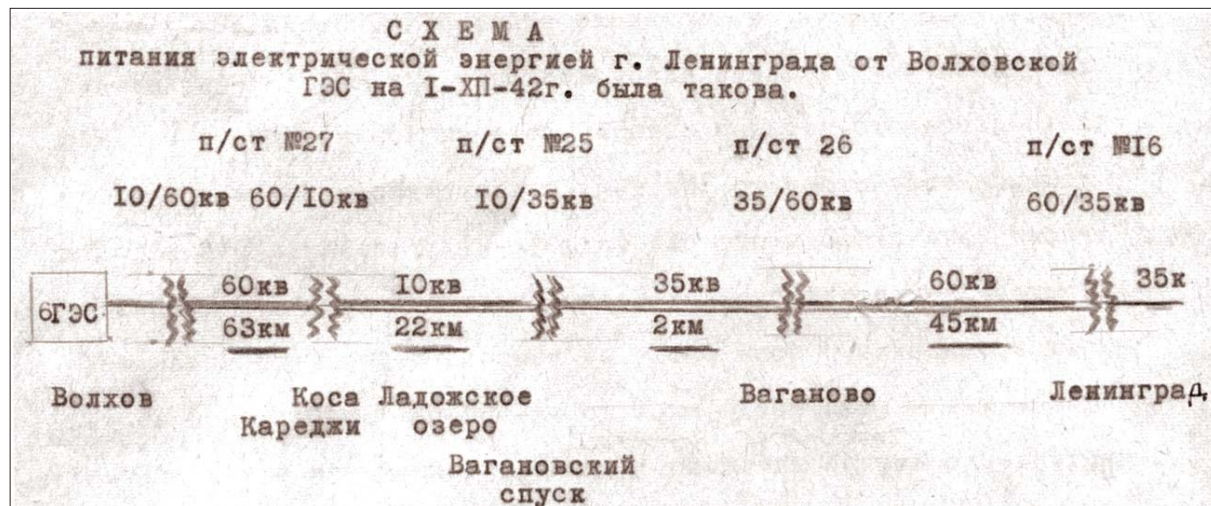
Т.П. Лягина

От Ленинградской Кабельной сети Ленэнерго мы заключаем договор с 27 отрядом АСО КБФ на обеспечение ремонтных работ водолазными станциями. Эксплуатационный район создан на 00 часов 1 декабря. 4 кабеля, проходящие через Ладожское озеро, включены и работают, 5-й находится в длительном ремонте. По действующим кабелям мы можем передавать всю мощность, которую обеспечивают трансформаторы, установленные на 27-й подстанции восточного берега, то есть на Большой земле. А это составляет 20 тысяч киловатт.

Надо заметить, что с момента прокладки кабелей на них пришлось уже выполнить следующее количество ремонтов:

№ кабеля	Количество ремонтов	Удалено кабеля в метрах	Проложено кабеля в метрах	Соединительных муфт	
				сделано штук	убрано штук
101	3	528	1018	4	4
102	5	149	96	2	3
103	4	756	794	9	6
104	1	86	118	2	1
105	2	1170	1220	4	4
Итого	15	2689	3246	21	18

Схема питания электрической энергией города Ленинграда от Волховской ГЭС на 1 декабря 1942 года была такова:



Экономически она была невыгодна, но что делать?

Приходилось подчиняться законам войны. При мощности в 24 мегаватт, передаваемой от 6-й ГЭС по линиям, на потери тратилось более 30%.

Потери по отдельным элементам распределялись так:

№№	Элементы передачи	Потери в мегаваттах	Общие потери	
			в мегаваттах	в %
1	Потери в трансформаторах	1,2		
2	Подводные кабели через Ладогу	3,4	8,5	35
3	Потери в воздушных линиях	3,9		

Период строительства силовых десятикиловольтных подводных кабельных линий через Ладожское озеро закончился. Наступило время их эксплуатации.

Но **1 декабря** отключился 105-й кабель. Место повреждения оказалось в воде, на расстоянии полутора километров от восточного берега. На этом берегу у нас было мало сил и средств, поэтому руководство решило перебросить туда с западного берега часть монтёров с монтажным материалом. Но так как лёд был непрочный, переброску следовало осуществлять с помощью авиации. Выделили группу под командой Воробьёва. Из лагеря в Ленинград машиной были отправлены: Воробьёв, Баландин, Давыдов и Смирнов. Попытка доставить эту группу на восточный берег Ладоги продолжалась полных шесть суток. Сначала собирались перебросить на лёгком самолёте «ПО» двух монтёров. И вот Смирнова, Баландина и монтажный материал погрузили в самолёт. Баландин лежал головой на ногах Смирнова, а на плечах Смирнова покоились ноги Баландина. Но лётчики поняли, что такая посадка может плохо закончиться для пассажиров, и приказали им вылезать. Назавтра начались сборы для полёта на бомбардировщике. Но этот борт не выпускали с аэродрома пять дней. Наконец, на шестой день в самолёт загрузили Смирнова, Баландина, Воробьёва и Давыдова с монтажными материалами, а кроме того, ещё 24 пассажира. Для перелёта через озеро им было придано также два истребителя.

Сигнал — и бомбардировщик взмыл вверх. Скоро к нему присоединились истребители. Но ещё, не долетев до Ладоги, бомбардировщик стал крениться на одну сторону. Прибежал встревоженный механик, стал осматривать фюзеляж и кабину для пассажиров. Найдя два стальных кожуха соединительных подводных муфт, погруженных нашими монтёрами, механик дал команду — кожуха раскатить по обоим бортам, и как можно, дальше. Смирнов и Давыдов тут же это сделали. Самолет выровнялся. Над озером шли бреющим полетом. Истребители

всё время кружили выше бомбардировщика. Так что, он, благополучно миновав озеро, приземлился в 75 километрах от восточного берега. И после быстрой разгрузки взмыл вверх, в сторону Тихвина.

Наша группа стояла у своих вещей в открытом поле. Оказывается, то был запасной аэродром одной из авиачастей Волховского фронта. Подошёл дежурный и потребовал, чтобы эти люди немедленно удалились. Но поняв, что без транспорта ленинградцев не выпроводить, выхлопотал-таки машину. В считанные минуты багаж уложили в кузов, туда же сели и кабельщики. Одолев двенадцать километров, машина приехала в деревню, состоящую из двух деревянных домиков. В одном домике помещался штаб номерной части, другой приспособили для арестованных. Полуторка лётной части ушла обратно, и кабельщики остались на дороге одни.

Старший группы Воробьёв, взяв с собой Баландина, отправился на поиски телефона, чтобы связаться с работниками Высоковольтной сети Ленэнерго. Надо же было выбить какой-то транспорт! Мороз крепчал на глазах. Давыдов и Смирнов очень замёрзли. В конце концов, появился патруль — забрал у них документы, а самих отвёл в помещение для арестованных. На гауптвахте было довольно тепло, наши люди, немного отогревшись, уснули. На рассвете прибыл посыльный из штаба, вернул им документы и сообщил, что за монтерами Ленэнерго пришла машина. В машине уже сидели Воробьёв и Баландин.

Наша четвёрка отправилась на восточный берег Ладожского озера. Машина мчалась на всех парах, за два часа намотала 50 километров и подъехала к телефонной станции «Лебёдка», расположенной на косе Кареджи. Гарнизон «Лебёдки» выскочил на лёд — встретить гостей. А гости еле-еле передвигали окоченевшие от мороза ноги. Каждому выдали по стакану «старки». Солдаты связисты угостили чаем и тушёной капустой. И вот немного погодя, кабельщики двинулись к вагону «525», где их ждала сформированная ранее команда.

Около 14 часов на косу налетела вражеская авиация. Взрывом бомбы убило двух лошадей. Старшина этой части приказал разделать туши на мясо. Наш монтер Мамин побежал к месту, где разделяли туши, и попросил: «Я татарин, дайте мне немного конины». Старшина, смеясь, ответил: «Мы теперь все татары». Но всё же оделил Мамина куском мяса. Измеритель Мокринин из этого мяса приготовил прекрасные голубцы.

Усиленная группа монтеров быстро отремонтировала 105-й кабель, сдав его на включение 11 декабря. В это время отключился 103-й кабель. Место повреждения находилось в трёх километрах от восточного берега. Но не успев отремонтировать 103-й кабель, бригада вынуждена была часть сил выделить на кабель № 101 — авария оказалась чуть ближе, у первого километра. Справиться с этими работами нам помогли солдаты Волховского фронта. Но 13 декабря 101-й кабель отключился. Электропитание Ленинграду от Волховской ГЭС передавал сейчас один 104-й кабель. А это — всего лишь четверть имеющейся мощности. Положение создалось отчаянное.

Кабеля 101-й и 103-й были повреждены недалеко от восточного берега, там уже установился сплошной лёд, его толщина выдержит вес людей и позволит работать. Но авария на 105-м кабеле произошла в пяти километрах от западного берега. Отремонтировать кабель сейчас — почти невозможно, так как в этом районе плавучий лёд.

20 декабря бригада восточного берега сдала из ремонта кабель 101-й, а 25 декабря — 103-й. Тем временем бригада, созданная на западном берегу, в невероятно тяжёлых условиях к 23 декабря сумела всё же провести ремонт на 105-м кабеле. Период, когда действовал только 104-й кабель, ограничился шестью сутками! **25 декабря** все четыре кабеля опять были в работе. Мы очень нервно пережили это время. Знали, что 8 декабря 1942 года Ленгорисполком решением № 80 постановил: «С 15 декабря возобновить подачу электроэнергии в жилые дома, с установлением лимита — 2 гектоватт-часа на одну семью, с правом пользоваться этим только с 19 до 24 часов». Ленинградцы не ведали, какая яростная борьба шла на Ладоге за бесперебойное снабжение электроэнергией, и какая угроза — остаться без света — существовала с 14 по 20 декабря. В конце года мы получили приказ — покинуть бухту Морье. Переехать из нашего лагеря в другой, расположенный у 25-й подстанции в лесу, рядом с Вагановским спуском. В новом лагере начали спешно оборудовать землянки, баню, кухню и кладовые.

Вечером **31 декабря** мы уже были на месте. Землянки полностью оборудовать не успели: не сделали потолки. Вместо потолков положили крыши из еловых веток. Ночью выпал снег и занёс наши землянки. Утром, когда проснулись и затопили печки, снег на крышах растаял, и вода стала капать нам за воротники. Так что новый 1943-й год встретили неважно.



«Растут и крепнут силы Ленинграда. Растут и крепнут каждый день!»

Что же дала Ленинграду наша подводно-кабельная передача в 1942-м? Много времени спустя, мы узнали, что выработка 6-й ГЭС, начиная с 23 сентября, то есть с момента включения подводных кабелей, составила 28,068 мегаватт-часов. Причём большая часть электроэнергии, переданной в осаждённый Ленинград, пошла на производство вооружения и боеприпасов, в которых так нуждался Ленфронт! Живя и работая на самой трассе Дороги Жизни, мы замечали, как изменялся характер грузов — из блокадного города на Большую землю. Если до октября 1942-го из Ленинграда вывозили оборудование, машины, подвижной состав железных дорог, рельсы и т.п., то, начиная с октября, резко возросли перевозки вооружения и боеприпасов, изготовленных в Ленинграде. Радостно было смотреть, как спускавшиеся по Вагановскому спуску трёхтонки, до верха заполненные минами, шли на восточный берег. Эти мины отражали деятельность ленинградцев. Ленинград жил, защищался и помогал вооружением нашей Родине, отправляя мины и снаряды на другие фронты. Это воодушевляло нас на преодоление трудностей и лишений. Здесь уместно сказать, каким образом нашим людям удалось в такой короткий срок произвести массовый монтаж подводных соединительных муфт, исчисляемый сотнями штук.

Монтаж производился большой группой монтеров, причём квалификация их была ниже среднего уровня. В качестве основного ядра привлекли специалистов 35-го киловольтного района Кабельной сети: Холоменкова, Дмитриева, Баландина и Рубаника. Это позволило взять высокий темп. В среднем ежедневно действовало шесть бригад. Ставя новичков рядом с опытными монтерами, мы смогли повысить квалификацию у всех.

Темпы росли. Так, на первой половине 101-го фидера с 28 по 31 августа собрали 20 муфт, на второй со 2 по 6 сентября — 21 муфту. Фидер № 102 был погружен на баржу полной длиной, и с 7 по 16 сентября на нём соорудили 50 монтажных единиц. Фидер 103-й также монтировали на барже полной длиной с 17 по 24 сентября, сделали 43 муфты. Фидер № 104 собирали полной длиной с баржи с 25 сентября по 2 октября. На нём осуществили монтаж 45 муфт. На последнем 105-м фидере, смонтированном полной длиной на барже с 16 по

28 октября тоже поставили 45 муфт. Производство монтажных муфт по фидерам: 101, 103, 104, 105 дано по календарным дням в таблице № 1.

Т А Б Л И Ц А № 1

Фидер 101	Дата	28-УШ	29-УШ	30-УШ	31-УШ	2-IX	3-IX	4-IX	6-IX		
	Количество муфт	4	2	8	6	8	6	5	2		
Фидер 103	Дата	17-IX	18-IX	19-IX	20-IX	22-IX	23-IX	24-IX			
	Количество муфт	6	6	12	1	7	4	7			
Фидер 104	Дата	25-IX	26-IX	27-IX	28-IX	29-IX	30-IX	1-X	2-X		
	Количество муфт	6	3	6	6	6	6	7	5		
Фидер 105	Дата	16-X	17-X	18-X	21-X	22-X	23-X	24-X	25-X	26-X	28-X
	Количество муфт	5	6	7	5	5	2	6	4	2	3

Максимальное количество муфт мы смонтировали 19 сентября на фидере №103, когда за один день было готово 12 штук. Причём, четыре из них приходились на долю монтажника Ф.С. Холоменкова, установившего рекорд на монтаже муфт. Кроме Холоменкова, муфты монтировали И.Г. Смирнов, С.И. Барышев, П.И. Волков, С.Е. Дмитриев, А.И. Баладин, В.А. Карпов, А.А. Рубаник, Б.М. Белевич, К.М. Сезнев, М. Давыдов, Б. Денисов, И. Чертолысов, Спиридонов, Бокорев, Голубев, Игнаткович и Мамин. Одновременно на сборке находилось от 15 до 18 человек. Всего за период строительства изготовили несколько сотен муфт. Количество муфт, смонтированных каждым монтажником, составляло:

№№	Фамилия монтажника	Количество муфт	№№	Фамилия монтажника	Количество муфт
1	Б.М. Белевич	14	10	Ф.С. Игнаткович	18
2	А.И. Баладин	35	11	В.А. Карпов	6
3	С.И. Барышев	40	12	Мамин	3
4	Бокарев	20	13	А.А. Рубаник	7
5	П.И. Волков	12	14	К.М. Сезнев	37
6	Голубев	15	15	И.Г. Смирнов	24
7	М.А. Давыдов	21	16	Спиридонов	17
8	С.Е. Дмитриев	40	17	И.Е. Чертолысов	13
9	Б. Денисов	17	18	Ф.С. Холоменков	16



Надо отметить, что основную массу подводных муфт изготовили монтеры, которым прежде не приходилось выполнять такие монтажи. Этот опыт они приобрели в процессе сборки. То, что смонтировали опытные специалисты подводники, составляло лишь 27% от общего числа муфт. Несмотря на это, качество работы было отличным, мы благодарны всем нашим товарищам за труд, совершённый на Ладогe в тяжелейших условиях блокады.

«Переправа, переправа. Берег левый, берег правый...»

Вот так начал жить на озере Специальный Кабельный район. Первый день нового 1943 года начался не совсем удачно. В новом лагере не было воды, её пришлось вытапливать из снега. Огонь в очаге долго не загорался из за сырых дров, несмотря на дикие усилия девушек: Н. Баличевой, В. Гусевой и Ф. Шамаровской. Это они, наломав сухих сосновых сучков, смогли вскипятить воду и сварить кашу, то есть приготовить нормальный завтрак. Ну, вот, все с удовольствием едят пшёнку и пьют горячий чай. Настроение повышается, слышны шутки, смех. К вечеру часть людей сходила на разведку льда, в район второй муфты 102-го кабеля. Место нахождения муфты определял Санников, техник из Гидрографии.

2 января мастер К.П. Асташкин с бригадой выехал на ремонт 102-го кабеля, в район второй муфты. По решению командования Ленфронта через Ладогу начали строить железнодорожный путь. В дно озера забивают шпалы, на них укладывают толстые брёвна, а к брёвнам прикрепляют шпалы. Работы ведут по шести-метровым глубинам, поэтому трасса этого пути выгибается от Осиновца в сторону Шлиссельбурга дугой. Стройка идёт с двух сторон. С каждого берега навстречу друг другу выходит по одному железнодорожному полку. День и ночь стучат копры. А сегодня новая дорога вплотную подошла к трассе наших подводных кабелей. Мы разрешили забивать сваи лишь в полутора метрах от них. Чтобы это проконтролировать, на льду



Санки с кабелем,
который тащили по льду для ремонта

постоянно присутствуют наш мастер В.М. Купчинкин с бригадой и старшина водолазов. Дабы не допустить повреждения, там, где свайная дорога пересекается с кабелем, сваи устанавливают с помощью водолазов. В месте пересечения лёд толщиной 32 сантиметра. Ледовая кромка простирается на север недалеко, уже в районе пятых муфт чистая вода. Для ремонта в районе 7-й муфты 102-го кабеля снаряжаем плашкоут и два тендера — 89-й и 210-й. Всем рабочим района выдали белые маскировочные халаты, присланные из Ленинграда.

3 января монтеры вышли в район муфты № 7. Для определения места аварии начальник гидрографии Х.Н. Мамян выделил техника Санникова.

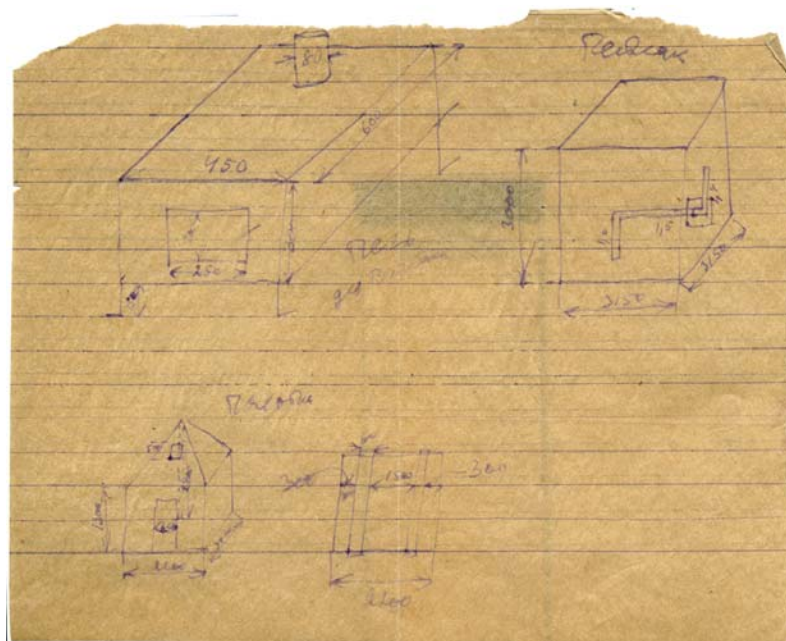
4 января на Дороге Жизни выдался очень тяжёлый день. Провалилось под лёд 24 машины. Ушла в воду полуторка, следующая к нам с восточного берега. Шофёр и младший лейтенант В.Ф. Федоров оказались в ледяной воде, километрах в четырёх от западного берега. Они припустили бегом в наш лагерь, где им оказали помощь. В 2 часа 23 минуты отключился 103-й кабель, место порчи в десяти километрах от нашего восточного берега, в районе 23-й муфты.

5 января на озеро прибыли управляющий Ленэнерго Карась, директор ЛКС Грознов и инженер ЛКС Ежов. Были у начальника гидрографии Мамяна, разговор шёл о том, чтобы ремонтные работы на середине озера обеспечили пароходом. Мамян обещал выделить нам пароход на 6 января. Затем отправились всей группой к командиру Военно-морской базы Морье М.А. Нефёдову, у него тоже попросили помощи. Был затронут вопрос о сохранении военной тайны, дабы фашистское командование не имело информации о том, что на озере ведутся кабельные работы. Всё, связанное с прокладкой кабеля, составляло военную тайну и проводилось в атмосфере строгой секретности. Люди, прибывающие на озеро, давали подписку о неразглашении.

Интересно было узнать от Нефёдова, просочилось ли что-то по ту сторону фронта о нашей работе. В военно-морской базе Морье обычно производился допрос пленных фашистских лётчиков, сбитых над озером. Пленные сообщили, что знают о кабеле связи, проложенном через Ладогу ранее, но вот о том, что делается здесь теперь, понятия не имеют. Эта новость показала, что наши люди дисциплинированы и умеют хранить молчание. Вернувшись в лагерь, Карась собрал совещание. Речь на нём пошла об ускорении ремонта 103-го кабеля. Чтобы стимулировать ход работ, управляющий обещал за быстроту выдать бригаде премию в 80 000 рублей. Все собравшиеся молчали, они знали, что работа в плавучих льдах — дело безнадёжное, а вместе с тем и опасное. Молчание бригады управляющий истолковал правильно: суть здесь не в премии, а в трудности. Ввиду неясности вопроса, я внёс предложение перенести разговор на завтра, когда будут получены данные разведки о состоянии льда в районе аварии. На этом совещание и закончилось.

6 января. Рано утром в наше распоряжение был выделен пароход «Гидротехник». Для определения координат аварии прикомандировали представителя от гидрографии. Разведка показала, что в районе предполагаемого ремонта плавучий лёд толщиной до 3-х сантимет-

«... соорудили тёплую палатку с временной печкой и деревянным полом. Под полом поставили полозья. Такая палатка хорошо буксируется полуторкой...»



ров. Выходить на него нельзя. Из группы ремонтно-восстановительных работ Ленэнерго к нам в помощь прислали 13 женщин для пешки льда. Женщин перебросили в район ремонта 102-го кабеля. В тот же день в 22 часа 15 минут отключился кабель № 104. В работе остались лишь 101-й и 105-й кабели, а это означало, что мы сможем передать только половину имеющейся мощности.

7 января. Бригада мастера Асташкина ремонтирует 102-й кабель, в районе муфты № семь. Это в трёх километрах от западного берега. Для ремонта кабеля 104-го, где повреждение находится тоже в трёх километрах, но от восточного берега, формируют бригаду во главе с Воробьёвым. В неё входят монтеры Дмитриев, Сезнев, Смирнов и другие. Для них соорудили тёплую палатку с временной печкой и деревянным полом. Под полом поставили полозья. Такая палатка хорошо буксируется полуторкой

Толщина льда в районе 7-й муфты пять сантиметров, и значит, водолазные работы надо вести, усиливая лёд деревянным настилом. А лёд в районе 41-й муфты уже достиг сорока сантиметров. Бригаде Воробьёва, убывшей на восточный берег, выдали сухой паёк, им придётся жить на льду несколько суток. Гидрографы не смогли определить место положения муфты № 41 из-за тумана. Пробуем определиться по азимуту, беря углы по карте. Этот способ себя оправдывает при высокой точности первоначального измерения с помощью секстанта и нанесения данных на карту.

Если одновременно на подводных кабелях ведётся три ремонта, людей явно не хватает, хотя в районе и насчитывается 38 человек. Постройка железной дороги на сваях движется успешно. Солдаты в день забивают по 15, а то и больше свай с каждой стороны. Железнодорожники обещают, что к 25 января дорогу через озеро проведут.

Для того чтобы увеличить пропускную способность кабелей, работники высоковольтной сети Ленэнерго начали строительство линий передач на опорах, вмороженных в лёд. Первая попытка оказалась неудачной. Трасса проходила в 50 метрах от кромки льда. Поднявшийся шторм оторвал припай льда и унёс в озеро. С берега долго можно было наблюдать, как громадная льдина с установленными на ней шестью опорами медленно уходила на середину Ладоги. Высоковольтники это учли и наметили новую трассу линий передач, идущую гораздо ниже. Всё это время сильно разбойничали фашистские стервятники. Они налетали днём и на бреющем полете обстреливали строящуюся железную дорогу. Шли так низко, что подвешенный на опорах провод (на четырёхметровой высоте!) заставлял их «подпрыгивать», чтобы не зацепиться. Лёд был слабый, зенитки на него не вывести, поэтому железнодорожники понесли потери в личном составе. Так как у 7-й муфты трудно было определить место аварии, из Ленинграда прибыла на помощь группа с инженером П.Н. Апушкинским.

11 января. Наш район ведёт ремонты на кабелях 102, 103 и 104. Для усиления бригады восточного берега послана полуторка, палатка, водолазная станция и измеритель.

12 января. Свайная железная дорога полностью пересекла все пять ниток подводного кабеля у западного берега.

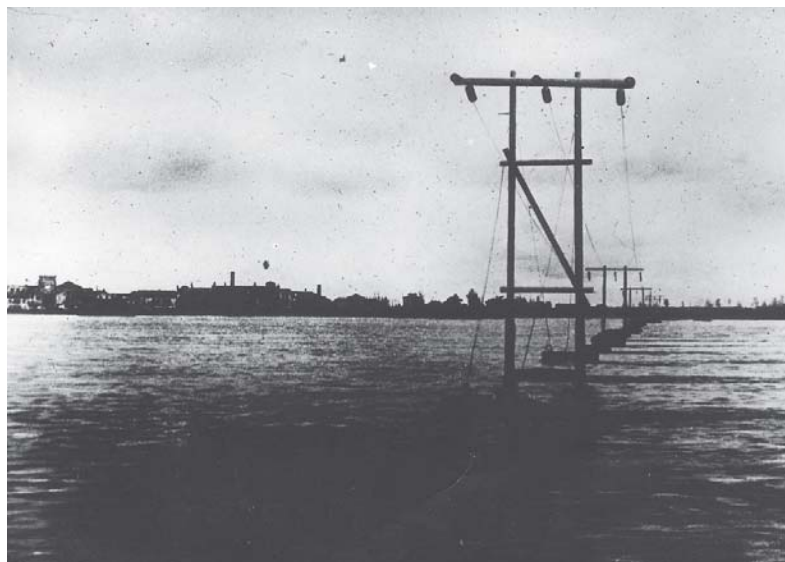
13 января. Окончили ремонт на кабеле №104.

14 января. 0 часов 13 минут. 104-й кабель включён под напряжение. Водолазы ищут повреждение 103-го кабеля, в районе муфты № 23. Со стороны Шлиссельбурга слышна артиллерийская канонада. Это продолжают бои за прорыв блокады Ленинграда.

15 января. В 4 часа внезапно начался обстрел места ремонта на 103-м фидере. Снаряды стали рваться в расположении палаток, где отдыхала бригада. Жертв не было — люди успели выскочить и разбежаться по льду. В стороне Шлиссельбурга полыхало ярко-красное зарево, и взвивался непрерывный фонтан разноцветных ракет. Артиллерия рокотала с перекатами. Выпустив десяток снарядов, фашисты прекратили огонь. Наши люди вновь вернулись в палатки, чтобы всё-таки отдохнуть.

16 января. С западного берега на восточный, по основной Дороге Жизни, отправили полуторку с утеплённой палаткой на прицепе. Вела машину Маша Нейман, её сопровождал монтёр Баландин.

17 января. Палатка была доставлена в район муфты № 23. Почти у самой муфты машина провалилась задним мостом в трещину. Но, к счастью, всё обошлось хорошо — полуторку вытащили. Бригада приступила к работе. Несмотря на то, что температура воздуха была минус 13, лёд почему-то давал трещины.



Чтобы увеличить пропускную способность кабелей, работники высоковольтной сети Ленэнерго начали строительство линий передач на опорах, вмороженных в лёд



18 января. Утро началось с большой радости. Получили известия о прорыве блокады! Наша доблестная Красная Армия заняла Шлиссельбург. Трудно передать словами наше ликование. Каждый понимал и чувствовал, что он является членом одной сплочённой семьи, бойцом, защитником Ленинграда, а значит, его долг — ещё больше приложить сил и знаний к тому, что делает. Бригада с удвоенной энергией работала на кабеле № 103. В бригаде было 34 человека. Они погрузили нужную вставку, в 85 метров длиной, на 18 лыжных саночек, и тащили их восемь километров — от западного берега до места работ. Монтеры, на воодушевлении и подъёме, споро монтировали муфты. Ремонт приближался к концу.

21 января. Кабель №103 сдан диспетчеру Ленэнерго Ежову и в 19 часов 08 минут включён под нагрузку. Так бригада делом ответила на успехи наших войск под Шлиссельбургом.

22 января. Температура воздуха — минус 22 градуса. Ремонтируется 102-й кабель, в районе муфты № 11. На повреждённой фазе изоляции кабеля обнаружены продольные риски. В 15 метрах от муфты — опять риски. Из 24-х бумажных лент фазной изоляции сквозные отверстия имеют 18 лент. В том же месте на другой фазе на всех 24-х слоях фазной изоляции — сквозные отверстия.

25 января. Температура — минус 23. Изоляция жил на 102-м кабеле от 11-й к 21-й муфте 1,5 — 1,5–5 миллиампер. Нашли ещё одно повреждение у 21-й муфты. Взвод связистов, прикомандированный к нам, в 12 часов убыл на выполнение другого задания Ленфронта.

26 января. Продолжается ремонт кабеля №102 в районе муфты 11. Строительная длина 481,2 метра, между 11 и 10 муфтами, вырезана и оставлена на грунте.

3 февраля в 23 часа 36 минут отключился кабель 103, место порчи — в трёх с половиной километрах от восточного берега.

5 февраля. Звонил Воробьёв из Ленинграда. Надо было доложить управляющему Ленэнерго о кабеле №102. Наше мнение: 102-й кабель нормально работать не будет.

7 февраля. Сильная вьюга. Прибыла водолазная станция АСО КБФ старшины В.Я. Клепикова. Срочно делаем для них утеплённую палатку. Подписан акт с АСО КБФ на произведённые водолазные работы за январь 1943 года на 56 станций/дней.

8 февраля. Вьюга продолжается. Снегом занесло дорогу от 27-й подстанции к Кобоне. Гидрографы не могут определить местоположение муфт из за плохой видимости.

9 февраля. Работники гидрографии определили на кабеле №105 муфты 7,10, 11 и на кабеле №104 — муфты 5 и 6.

14 февраля. 22 часа 16 минут. Сдан из ремонта кабель 101-й.

15 февраля. С помощью водолазов шёл поиск муфт на 105 кабеле для установки вех. 101-й кабель повреждён в трёхстах семи метрах от 25-й подстанции на западном берегу.

17 февраля. Копали котлованы на кабеле №101 и удаляли 47-ю муфту 102-го кабеля

Фидер №101

4/II-43г. Аварийный. Изоляция: $A/3=100 \text{ М}\Omega$, $B/3=7330 \Omega$, $C/3=30 \text{ М}\Omega$
 $AB=AC=BC=100 \text{ М}\Omega$

Пробой ф. В на землю.

14/II-43г. "ремонта. Изоляция: $A/3=B/3=C/3=100 \text{ М}\Omega$

$AB=AC=BC=200 \text{ М}\Omega$

16/II-43г. Аварийный. Изоляция: $A/3=60 \text{ М}\Omega$, $B/3=20 \text{ М}\Omega$, $C/3=60 \text{ М}\Omega$

$AB=80 \text{ М}\Omega$, $AC=100 \text{ М}\Omega$, $BC=80 \text{ М}\Omega$

ф. В пробива при испытании кенотроном - напряжением $U=10 \text{ кВ}$ на 1-й минуте $I_{ут.}=40 \text{ мА}$

Изоляция после дотипания: $A/3=400 \Omega$, $B/3=50 \Omega$, $C/3=60 \text{ М}\Omega$

$AB=400 \Omega$, $AC=60 \text{ М}\Omega$, $BC=60 \text{ М}\Omega$

Пробой ф. А и В на землю и между собой.

19/II-43г. "ремонта. Изоляция: $A/3=50 \text{ М}\Omega$, $B/3=80 \text{ М}\Omega$, $C/3=80 \text{ М}\Omega$

$AB=AC=BC=200 \text{ М}\Omega$

20/II-43г. Пробива ф. А при испытании кенотроном напряжением $U=25 \text{ кВ}$ на 1-й минуте $I_{ут.}=40 \text{ мА}$

Изоляция после дотипания: $A/3=4000 \Omega$, $B/3=5000 \Omega$, $C/3=80 \text{ М}\Omega$

$AB=0$, $AC=80 \text{ М}\Omega$, $BC=80 \text{ М}\Omega$

Пробой ф. А и В на землю и между собой.

22/II-43г. "ремонта. Изоляция: $A/3=B/3=C/3=100 \text{ М}\Omega$

$AB=AC=BC=200 \text{ М}\Omega$

27/II-43г. Аварийный. Изоляция: $A/3=7070 \Omega$, $B/3=5280 \Omega$, $C/3=6500 \Omega$

$AB=9700 \Omega$, $AC=6900 \Omega$, $BC=7090 \Omega$

Пробой 3-х фаз на землю и между собой

13/III-43г. "ремонта. Изоляция: $A/3=B/3=C/3=100 \text{ М}\Omega$

$AB=AC=BC=200 \text{ М}\Omega$

6/IV-43г. Аварийный. Изоляция: $A/3=0,15 \text{ М}\Omega$, $B/3=55 \text{ М}\Omega$, $C/3=80 \text{ М}\Omega$

$AB=55 \text{ М}\Omega$, $AC=80 \text{ М}\Omega$, $BC=140 \text{ М}\Omega$

Пробой ф. А на землю.

Фидер №101

(журнал ремонтов рукописный с января по апрель 1943 года)

Фидер № 103

- 4/II-43г. Аварийный. Изоляция: $A/3=60 \text{ М}\Omega$, $B/3=0 \text{ М}\Omega$, $C/3=0 \text{ М}\Omega$
 $AB=60 \text{ М}\Omega$, $AC=60 \text{ М}\Omega$, $BC=0 \text{ М}\Omega$
Пробой фаз В и С на землю и между собой
- 21/II-43г. №/ремонта. Изоляция: $A/3=B/3=C/3=100 \text{ М}\Omega$
 $AB=AC=BC=200 \text{ М}\Omega$
- 24/II-43г. Аварийный. Изоляция: $A/3=60 \text{ М}\Omega$, $B/3=0,5 \text{ М}\Omega$, $C/3=60 \text{ М}\Omega$
 $AB=20 \text{ М}\Omega$, $AC=200 \text{ М}\Omega$, $BC=20 \text{ М}\Omega$
Пробой ф. В на зем.т.
- 28/II-43г. №/ремонта. Изоляция: $A/3=B/3=C/3=150 \text{ М}\Omega$
 $AB=AC=BC=200 \text{ М}\Omega$
- 12/III-43г. Аварийный. Изоляция: $A/3=150 \text{ М}\Omega$, $B/3=150 \text{ М}\Omega$, $C/3=0,01 \text{ М}\Omega$
 $AB=200 \text{ М}\Omega$, $AC=150 \text{ М}\Omega$, $BC=150 \text{ М}\Omega$
Пробой ф. С на землю.
- 15/III-43г. №/ремонта. Изоляция: $A/3=B/3=C/3=125 \text{ М}\Omega$
 $AB=AC=BC=200 \text{ М}\Omega$
- 2/IV-43г. Аварийный. Изоляция: $A/3=3000 \Omega$, $B/3=1200 \Omega$, $C/3=1600 \Omega$
 $AB=2000 \Omega$, $AC=3000 \Omega$, $BC=2000 \Omega$
Пробой 3-х фаз на землю и между собой
- 18/IV-43г. №/ремонта. Изоляция: $A/3=B/3=C/3=60 \text{ М}\Omega$
 $AB=AC=BC=120 \text{ М}\Omega$
- 27/IV-43г. Аварийный. Изоляция: $A/3=0,2 \text{ М}\Omega$, $B/3=50 \text{ М}\Omega$, $C/3=50 \text{ М}\Omega$
 $AB=50 \text{ М}\Omega$, $AC=50 \text{ М}\Omega$, $BC=100 \text{ М}\Omega$
Пробой ф. А на зем.т.
- 29/IV-43г. №/ремонта. Изоляция: $A/3=B/3=C/3=40 \text{ М}\Omega$
 $AB=AC=BC=80 \text{ М}\Omega$
- 1/V-43г. Аварийный. Изоляция: $A/3=0,15 \text{ М}\Omega$, $B/3=40 \text{ М}\Omega$, $C/3=40 \text{ М}\Omega$
 $AB=40 \text{ М}\Omega$, $AC=40 \text{ М}\Omega$, $BC=80 \text{ М}\Omega$
Пробой ф. А на землю.

Фидер № 103

(журнал ремонтов рукописный с января по май 1943 года)

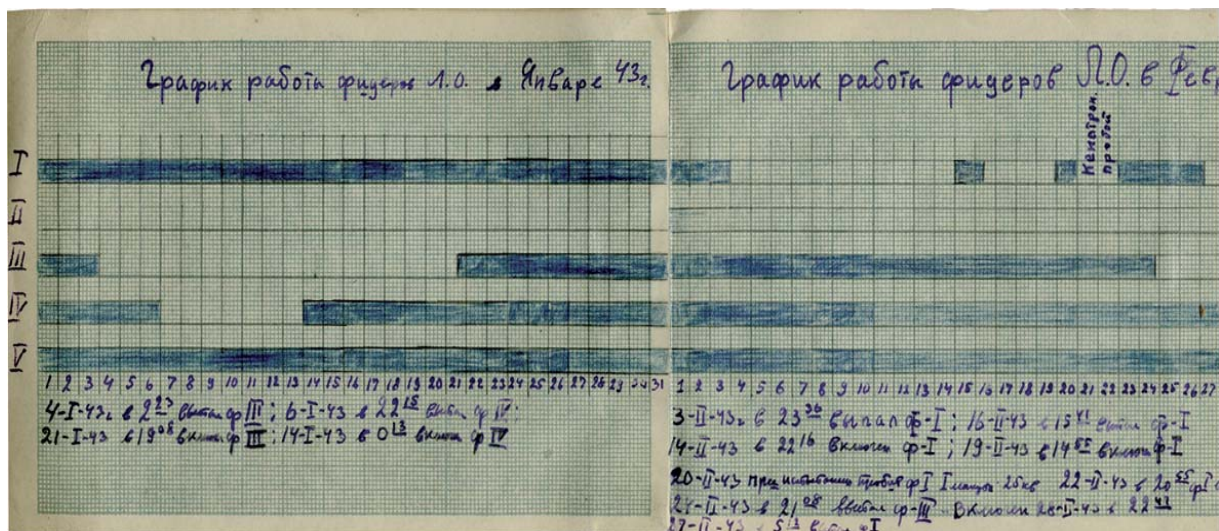


График работы фидеров на Ладого в 1943 году (январь)

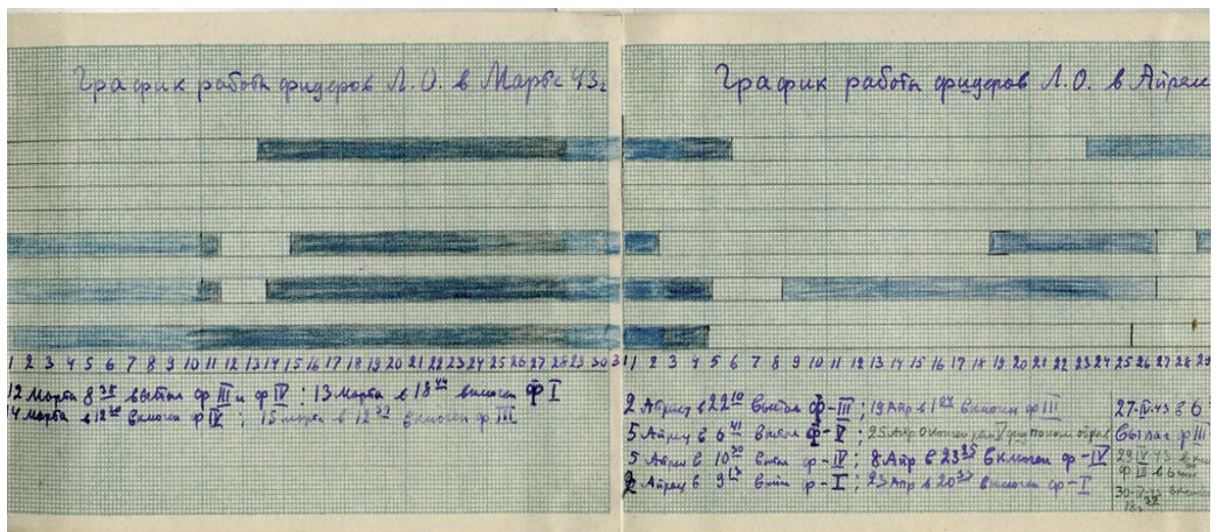


График работы фидеров на Ладого в 1943 году (март, апрель)

18 февраля. Вырезали сырость у 47-й муфты и повреждения 101-го кабеля.

19 февраля. Окончили ремонт на кабеле 101. Сдали кабель диспетчеру Ленэнерго в 14 часов 55 минут. По его решению этот кабель оставлен в холодном резерве до 20 февраля. Это было сделано из-за того, что с включением ледовой воздушной линии появилась перестраховка работы подводных кабелей. Дана команда: после каждого ремонта испытывать кабель высоким напряжением.

20 февраля. Проводилось испытание высоким напряжением кабеля № 101 после ремонта. Пробилась фаза «А» при 25 кв. Место пробоя в 248 метрах от 25-й подстанции.

21 и 22 февраля. Шёл ремонт кабеля 101. Выполнены вставка в 94,3 метра и монтаж двух муфт. Кабель включён под напряжение 22 февраля в 20 часов 55 минут.

23 и 24 февраля. Продолжились водолазные работы по отысканию соединительных муфт со льда.

24 февраля. В 21 час 08 минут отключился кабель 103.

Счастливого пуля не берёт...

25 февраля. Искали муфты № 8 и № 9 на кабеле 103, так как место повреждения определено в 4527 метрах от 25-й подстанции. На кабеле 105 ведутся водолазные работы у соединительной муфты № 14 для обвеховки. Чтобы проверить толщину льда в районе соединительных муфт 8 и 9 на кабеле № 103, одеваюсь, встаю на лыжи и отправляюсь из лагеря на озеро. Пересёк шоссе и линию окопов. Остановился у барабанов с кабелем. Монтёр Рубаник запаивает капки на барабане. Переговорив с ним, отправился дальше.

Вышел через ограждение на лёд. Справа и слева из амбразур дзотов торчат пулемёты. Это линия обороны нашего западного берега. Снежный покров 10 сантиметров, лыжи хорошо скользят по насту. Сильный ветер бьёт в лицо. Удалившись от берега на 200 метров, слышу свист пуля. Остановился. Стрельба смолкла. Тронулся влево, пули снова засвистели, теперь уже слева. Решив, что это палят при ежедневных проверках пулемётов из дзотов, делаю бросок вправо. Пули засвистели справа, одна из них задевает и отрывает кусочек ткани от брюк. Может, это фашистский снайпер? Мне стало не по себе. Остерегаясь того, что следующая пуля может попасть в колено, и нельзя будет бежать, останавливаюсь. Вглядываюсь вдаль, в сторону берега, и вижу, как из-за груды льда вскакивает какой-то солдат. Размахивая винтовкой и стреляя вверх, он что-то кричит. Но из-за ветра ничего не слышно. Быстро разворачиваюсь и бегу к стреляющему человеку. Оказалось, это — пограничник, одетый в новёхонькую форму. Он требует мои документы. Показываю свой мандат. Возвращая его, пограничник заявляет мне: «Я ведь Вас чуть не застрелил. 10 раз выстрелил». Недоумевая, отвечаю: «Наш монтёр Рубаник, находящийся на берегу, наверняка сообщил о том, что я иду через оцепление». Подошедший Рубаник говорит: «Я его предупредил, а он мне ответил, что здесь ходить не положено. Выбежал на лед и открыл стрельбу». Вечером отправляюсь на заставу, докладываю начальнику о случившемся. Начальник приносит извинения: мол, этот пограничник только что прибыл с Большой земли и наших блокадных порядков ещё не знает. Чтобы подобное не повторилось, начальник обещал провести внеочередной инструктаж для личного состава.

Вернувшись в свою землянку, слышу, как за перегородкой Рубаник рассказывает вернувшимся с работы монтажникам: «Вот Туманов, какой счастливый, его пуля не берёт». А «счастливый» думал о своих ребятах, о том, как уберечь их от несчастных случаев, когда, возвращаясь со льда, станут переходить через оцепление.

27 февраля. В 5 часов 12 минут отключился фидер №101, место повреждения — в пятнадцати километрах от западного берега. Бригадам, работающим на таком дальнем ремонте, выдаём сухой паёк. Нам в помощь выделили солдат Волховского фронта, так как это место ремонта ближе к восточному берегу.

Дня через три, ночью, кто-то начал ломиться в дверь нашей землянки. Спрашивают «Начальника Искры». Я сразу догадался, что это разыскивают меня. Пропускаем запоздалого путника в землянку. На нём полушубок, шапка ушанка и валенки. За плечи закинут автомат. Простуженным голосом докладывает: «Старшина воинской части Волховского фронта». Он из Кобоны вёз обед для своей роты, работающей на 101-м фидере. В начавшейся пурге сбился с пути, не заметил место ремонта и с трудом выбрался на берег в районе Осиновца, на что и потратил 16 часов.

Пока мы растапливали печку и грели чай, старшина сходил к коню, задал корму и вернулся в землянку. Разулся, стряхнул с одежды кучу снега, подсел к столу. Сообща стали решать, как доставить обед роте. Было 4 часа утра, когда старшина отправился в обратный рейс. Вместе подъехали к берегу озера. Я сходил и предупредил гарнизоны дзотов, чтобы они не стреляли по нашей подводе. Солдаты в дзотах недоумевают: «Куда вас нелёгкая несет в такую погоду, сидели бы на берегу до рассвета». Старшина отвечает: «Нужно срочно, ребята сидят голодные».

Прощаясь со старшиной, даю ему свой компас, коробок спичек, называю азимут, по которому нужно следовать. Предупреждаю о том, что нельзя отклоняться к северу, поскольку там близко проходит кромка льда. Старшина смеётся: «Лошадь не машина, она открытую воду чувствует, не ввалится». И пропадает в вихрях пурги.

В 14 часов получаем по телефону с «Лебёдки» сообщение: старшина благополучно добрался до восточного берега, накормив солдат своей роты. Работы на действующих кабелях у нас невпроворот, поэтому ремонт на фидере 102 пока приостановлен.

28 февраля. Ремонт 103-го кабеля закончили в 22 часа 44 минуты. Сделана вставка, длиной 115 метров, и собраны две соединительные муфты.

«И лёд на озере трещал...»

7 марта. Выпущен Указ Президиума Верховного Совета СССР «О награждении орденами и медалями работников системы Ленэнерго, ленинградских заводов и военнослужащих за выполнение специальных работ по увеличению энергетических ресурсов города Ленинграда».

Указ был подписан Председателем Президиума Верховного Совета СССР М. Калинин и секретарем Верховного Совета СССР А. Горкиным. Это известие мы получили через дежурного инженерной кабельной сети по телефону.

Из числа сотрудников ЛКС Ленэнерго, работающих на прокладке подводного кабеля, награждены орденами десять человек, медалями — девять (см. Приложение 3).

10 марта. Все работники Специального Кабельного района, упомянутые в Указе, ездили в Смольный за получением правительственных наград. И в тот же день группа вернулась на Ладожское озеро.

В «Ленинградской правде» № 57 от 10-го марта 1943 года, в передовице под заглавием «Самоотверженно трудиться и бороться во имя победы» было сказано: «Ленинградцы не раз показывали, что советский человек всегда чувствует себя бойцом, ведёт себя как фронтовик. Такие качества олицетворены и в людях, чьи имена мы с гордостью читаем в публикуемых в газете Указах Президиума Верховного Совета СССР о награждении орденами и медалями за успешное выполнение специального задания Правительства по увеличению энергетических ресурсов города Ленинграда.

Каждый понимает, какое значение для нашего города, для его оборонной мощи, имеет электроэнергия. Электричество даёт жизнь станкам, вырабатывающим оружие и боеприпасы, приводит в движение трамвай, освещает наши квартиры. Чем больше электричества, тем больше средств боевого оснащения могут дать Красной Армии и Военно-морскому флоту заводы и фабрики, тем лучше можно удовлетворить насущные бытовые нужды населения.

Правительство достойно оценило заслуги работников, самоотверженному труду которых мы обязаны увеличением энергетических ресурсов Ленинграда. Эти люди в сложнейших условиях выполнили работу такого масштаба, такой значимости, которая и в довоенное время считалась бы выдающимся явлением в технике. Эта работа могла быть завершена в короткий



Кабельщики, награждённые орденами и медалями.

Стоят слева направо: К.П. Асташкин, С.Е. Дмитриев, А.И. Баландин.

Сидят слева направо: К. М. Мокринин, П.М. Белевич, В.А. Воробьёв, Н.С. Туманов. Июнь 1943 г.

срок, лишь благодаря высокому патриотическому энтузиазму её руководителей и исполнителей, благодаря содружеству заводских работников, красноармейцев, краснофлотцев и командиров.

Среди награждённых мы встречаем рядом имена вальцовщика завода «Севкабель» Т. Фокина и техника фотограмметрического отряда Лабецкого, вагоновожатую Кекину и старшего инженера подводнокабельных работ Ленинградской Кабельной сети Туманова, конструктора Ходот и монтажника плотника Нежинкина, технолога Калугина и краснофлотца Усанова. Многие из них работали под вражескими бомбёжками, под огнём артиллерии противника, но выполнение своего долга перед Родиной и Ленинградом ставили выше личной безопасности.

Старший монтажник Ленинградской Кабельной сети А.И. Баландин сам вызвался идти на наиболее опасные места, не терял мужества в самые рискованные моменты, в любой обстановке. Когда фашистские стервятники бомбили участок, где находился П.Т. Ивановский, отважный патриот не прекращал своей работы. Что воодушевляло и воодушевляло этих людей на героический труд, на высокие подвиги? Любовь к Родине, ненависть к врагу».

Копия, сдана в архив
Удостоверение
Чирков

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Всесоюзная Коммунистическая Партия (большевиков)

ЛЕНИНГРАДСКАЯ

ПРАВДА

Орган Ленинградского Областного и Городского Комитетов ВКП(б),
Областного и Городского Советов депутатов трудящихся

№ 57 (8472) 10 марта 1943 г., СРЕДА Цена 20 коп.

САМООТВЕРЖЕННО ТРУДИТЬСЯ И БОРОТЬСЯ ВО ИМЯ ПОБЕДЫ!

Одно племящее желание владеет советскими патриотами, — достижение мысли и действия.

Разгромить немецко-фашистских захватчиков, добиться полной победы над нечестивым врагом — такова эта священная цель. Она поднимает на борьбу, объединяет, сплачивает людей всех возрастов, всех профессий, поднимает на боевые и трудовые подвиги. Рабочий, колхозник, инженер, врач, красноармеец, моряк, партизанский работник — каждый на своем посту стремится в меру сил и сил внести свой вклад в общенародное дело.

Ленинградцы не раз показывали, что советский человек всегда чувствует себя бойцом, ведет себя как фронтовик. Такие качества отличительны и в людях, чьи имена мы с гордостью читаем в публикуемых в газете Указах Президиума Верховного Совета СССР о награждении орденами и медалями за успешное выполнение специального задания Правительства по увеличению энергетических ресурсов города Ленинграда и за успешное выполнение заданий Правительства по строительству оборонительных сооружений в Ленинградской области.

Каждый понимает, какое значение для нашего города, для его оборонной мощи имеет электроэнергия. Электричество даёт жизнь станкам, вырабатывающим оружие и боеприпасы, приводит в движение трамвай, освещает наши квартиры.

Чем больше электричества, тем больше средств боевого оснащения могут дать Военной Армии и Военно-Морскому Флоту заводы и фабрики, тем лучше можно удовле-

бить участок, где находился Петр Тимофеевич Павловский, отважный герой войны.

Что возмущало и возмущает этих людей на героический труд, на высокие подвиги? Любовь к родине, ненависть к врагу. Этим чувством движимы и слабые патриоты-строители оборонительных сооружений в области, люди, беззаветно выполнявшие ответственные фронтовые задания. И в их лице сложилась трудовая доблесть и боевая отвага.

Полтора десятка лет трудился на заводе им. Воскова токарь тов. Зарубин. Многим рабочим передав свой опыт и знания, многих научил стахановскому мастерству. Но вот настала пора сменить станок на кирку и лопату. На строительстве оборонительных рубежей тов. Зарубин самые тяжелые работы неизменно выполнял отлично. Когда же над городом нависла непосредственная угроза вражеского вторжения, он стал к пухляку и здесь показал себя умелым, инициативным, бесстрашным бойцом.

А какую силу характера, несгибаемую волю, какую стойкость проявила колхозница артили «Смелый» Малоземского района комсомолец Явда Акимов! В первый предвоенный осенний районный конкурс она сорвала у себя бойцов Красной Армии и партизан, переехала советскому командованию сведения о расположении противника. После освобождения района от гитлеровской нечести тов. Акимова стала неутомимой на оборонной стройке.

УКАЗ ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР О НАГРАЖДЕНИИ ОРДЕНАМИ И МЕДАЛЯМИ РАБОТНИКОВ СИСТЕМЫ ЛЕНЭНЕРГО, ЛЕНИНГРАДСКИХ ЗАВОДОВ И ВОЕННОСЛУЖАЩИХ ЗА ВЫПОЛНЕНИЕ СПЕЦИАЛЬНЫХ РАБОТ ПО УВЕЛИЧЕНИЮ ЭНЕРГЕТИЧЕСКИХ РЕСУРСОВ ГОРОДА ЛЕНИНГРАДА

За успешное выполнение специального задания Правительства по увеличению энергетических ресурсов города Ленинграда награждать:

ОРДЕНОМ ЛЕНИНА

1. Баладина Анатолия Ивановича — старшего монтажника Ленинградской кабельной сети.

ОРДЕНОМ ТРУДОВОГО КРАСНОГО ЗНАМЕНИ

1. Воробьева Виктора Алексеевича — кабельного мастера Ленинградской кабельной сети.
2. Васильева Александра Степановича — начальника 1-й дистанции Ленинградской высоковольтной сети.

3. Грознова Михаила Ивановича — директора Ленинградской кабельной сети.

4. Кареса Ивана Петровича — бывшего управляющего Ленэнерго, ныне заместителя Наркома электростанций СССР.

5. Усова Сергея Васильевича — главного инженера Ленэнерго.

6. Федорова Василия Андреевича — кабельного мастера Ленинградской кабельной сети.

ОРДЕНОМ КРАСНОЙ ЗВЕЗДЫ

1. Старшего сержанта Алексеева Федора Алексеевича — командира отряда.

2. Говорова Александра Николаевича — заместителя командира по электротехнике АСО ВВФ.

6. Большакова Николая Васильевича — начальника технического отдела Ленинградской высоковольтной сети.

7. Виноградова Павла Павловича — начальника центральной ремонтной службы Ленэнерго.

8. Горбушкина Глеба Гавриловича — монтажника трансформаторного электроремонтного завода Ленэнерго.

9. Гребенникова Алексея Михайловича — инструктора отдела электропромышленности и электростанций Ленгоркома ВКП(б).

10. Глотова Алексея Васильевича — секретаря парторганизации завода «Севкабель».

11. Дружина Исаака Филипповича — п. о. начальника пеха стальных кабелей завода «Севкабель».

12. Долгинского Евгения Семёновича — кабельного мастера Ленинградской кабельной сети.

13. Золина Константина Васильевича — зам. начальника 2-го района Ленинградской высоковольтной сети.

14. Иванова Василия Ивановича — водопольщика и бронировщика завода «Севкабель».

15. Некину Марию Ефимовну — вагоновожатую Трамвайно-троллейбусного управления Ленсовета.

16. Ионкерова Григория Матвеевича — начальника управления восстановительных работ Ленэнерго.

Газета «Ленинградская правда» от 10.03.1943 г.
со списками награждённых кабельщиков

Высокие награды окрылили нас. Нам хотелось горы свернуть для Родины, для Ленинграда, чтобы наш родной город получал электроэнергию бесперебойно.

12 марта в 8 часов 38 минут отключился кабель №103. По измерению место пробоя находится в четырёх с половиной километрах от западного берега.

13 марта. Отремонтирована кабель № 101, включён в 18 часов 44 минуты. Затратили 160 метров кабеля, смонтировали четыре соединительные муфты.

15 марта. Окончен ремонт на кабеле № 103, кабель включён в 13 часов 37 минут. Проложено 240 метров кабеля и смонтированы три соединительные муфты. В тот же день, в четырёх с половиной километрах от западного берега, случилась авария на 104-м кабеле. Назавтра, 16 марта, она была ликвидирована. Объём ремонта — вставка 60 метров кабеля и монтаж двух соединительных муфт.

Вторая половина марта прошла более или менее спокойно. Если не считать того, что лёд начал покрываться водой, и по нему поползло множество трещин. Дорога Жизни передвигалась всё дальше к северу. В конце марта, машины, идущие в Кобону, выезжали на наш берег уже по трассе подводных кабелей. Естественно, у нас разгорались стычки с дорожниками. Мы боялись, что машины раздавят кабели, а дорожники всё время меняли трассу дороги из-за того, что лёд стал хрупким, и очень много машин проваливалось.

30 марта. В озере утонуло 28 машин, погибло 2 человека. На первых пяти километрах от нашего берега ежедневно уходит под лёд 50—70 машин.

3. лейтенанта Дмитрия Владимировича Изларонова — командира ВЧ-1 гидрографического корабля.	17. Илугина Серафима Сергеевича — главного технолога завода «Севкабель».
4. Емова Ивана Ивановича — главного инженера Ленинградской кабельной сети.	18. Купчинкина Василия Михайловича — кабельного мастера Ленинградской кабельной сети.
5. Старшего лейтенанта Зайцева Николая Николаевича — командира роты.	19. Миронова Алексея Ивановича — монтажника Ленинградской высоковольтной сети.
6. Капитан-лейтенанта Иванова Петра Тимофеевича — начальника гидрографического участка.	20. Неминкина Василия Васильевича — монтажника-плотника Ленинградской высоковольтной сети.
7. Козловского Алексея Корнильевича — директора завода «Севкабель».	21. Нодельмана Александра Александровича — директора завода им. Молотова.
8. Воентехника 2 ранга Мосолова Евгения Александровича — командира маневренной партии гидрографического района.	22. Паринского Михаила Захаровича — начальника производства центрального ремонтного завода Ленэнерго.
9. Старшину 2-й статьи Кутыкова Александра Михайловича — командира отделения волозазов.	23. Порещико Самуила Эммануиловича — зам. директора гоуэпарка Трамвайно-троллейбусного управления Ленсовета.
10. Младшего воентехника Лабцова Евгения Францевича — техника фотограмметрического отряда.	24. Лейтенанта Полунина Владимира Васильевича — командира завода.
11. Военинженера 2 ранга Михайлова Владимира Александровича — командира отряда АСО КБФ.	25. Рыбана Дмитрия Бузымича — шофера-газалажника автопарка Ленэнерго.
12. Старшего сержанта Мелиновского Леонида Андреевича — командира отделения.	26. Салинова Сергея Андриановича — ст. инженера подразделения работ аварийно-восстановительного управления Ленэнерго.
13. Молчанова Леонида Гурьяновича — краснофлотца-волозаза.	27. Лейтенанта Серпуховского Виктора Алексеевича — командира взвода.
14. Лейтенанта Намгаладзе Андрея Вагратовича — производителя работ маневренно-гидрографического отряда.	28. Семенченко Антона Новича — начальника 3-го района Ленинградской высоковольтной сети.
15. Старшину 2-й статьи Пестерева Григория Петровича — командира отделения волозазов.	29. Туманова Николая Сергеевича — ст. инженера подразделения работ Ленинградской кабельной сети.
16. Савастьянова Николая Владимировича — заместителя главного инженера Ленинградской высоковольтной сети.	30. Федорова Александра Зиновьевича — мастера высоковольтной сети.
17. Серова Михаила Хрисанфовича — начальника Трамвайно-троллейбусного управления Ленсовета.	31. Ходот Георгия Александровича — зам. начальника электротехнического сектора конструкторского бюро Ленэнерго.
18. Младшего лейтенанта Федотова Василия Федоровича — командира взвода.	32. Коломенцова Фёдора Степановича — старшего монтажника Ленинградской кабельной сети.
19. Фомина Ивана Андреевича — вальцовщика и истонщика завода «Севкабель».	33. Щеголева Александра Петровича — начальника электросетевого пеха энерголаборатории Ленэнерго.
20. Чарнецкого Михаила Николаевича — начальника АСО КБФ.	
ОРДЕНОМ «ЗНАК ПОЧЕТА»	
1. Алексеева Сергея Алексеевича — старшего кабельного мастера Ленинградской кабельной сети.	1. Красноармейца Гаврилова Михаила Александровича.
2. Асташкина Константина Петровича — мастера подводно-кабельных работ Ленинградской кабельной сети.	2. Лейтенанта Левченко Дмитрия Ивановича — командира взвода.
3. Антропова Феофана Николаевича — заместителя начальника 1-го района Ленинградской высоковольтной сети.	
4. Безгрешного Михаила Михайловича — начальника 3-й дистанции Ленинградской высоковольтной сети.	
5. Большова Бузьму Ивановича — альпийного монтажника Ленинградской высоковольтной сети.	
МЕДАЛЬЮ «ЗА ОТВАГУ»	
1. Красноармейца Гаврилова Михаила Александровича.	
2. Лейтенанта Левченко Дмитрия Ивановича — командира взвода.	
МЕДАЛЬЮ «ЗА БОЕВЫЕ ЗАСЛУГИ»	
1. Сержанта Иванова Василия Леонтьевича — командира отделения.	
2. Красноармейца Минченко Григория Константиновича.	
3. Краснофлотца-волозаза Сезонова Михаила Васильевича.	
4. Краснофлотца-волозаза Усанова Михаила Васильевича.	
(окончание следующим номером)	

Газета «Ленинградская правда» от 10.03.1943 г.
со списками награждённых кабельщиков

Одни на Ладоге

31 марта. Зимняя трасса Дороги Жизни закрыта. Для нас наступили тяжёлые дни. Раз движение прекращено, значит, и воинским подразделениям, которые обслуживали дорогу, пришла пора уходить со льда озера. Трассу покинули регулировщики, связисты, станции наблюдения за льдом, команды аварийно-спасательного отряда «КБФ» и зенитчики. Последними ушли медики со своими палатками, в которых можно было отогреться, получить первую помощь при обморожении рук и лица, да и выпить кружку горячего чая. Наш Район — непрерывно действующее предприятие, стало быть, все тяготы и нужды будем теперь нести мы одни. Правда, метеослужба каждое утро по телефону передавала нам зашифрованные данные о погоде на озере. Получив такую телефонограмму, мы спешили её расшифровать. Шифровальная книга хранилась в нашей землянке, под замком у меня в сундуке. А вот разведку льда, обвеховку трассы, обеспечение связи с работающими бригадами, оборудование местных подъездов, топографию на местности — всё придётся решать самим.

Раньше мы добирались до места ремонта сначала по основной ледовой дороге, поскольку она была уже обкатана, имела дорожные указатели и регулировщиков. Затем сворачивали на север, поближе к трассе кабеля. Теперь мы отвечаем и за прокладку дороги. Труднее всего было работать на участках посередине озера. Здесь ветер достигал скорости до 20 метров в секунду. Беда незадачливому спутнику, если он поскользнётся и упадёт на лед. Ветер мгновенно его подхватит и унесёт на многие сотни метров, пока бедолага не догадается растянуться ничком и развести руки, ноги в стороны крестом. Тогда лобовая поверхность уменьшится, сцепление со льдом увеличится — только так и можно удержаться на льду.

Кроме того, в плохую погоду в тёмное время суток, очень трудно ориентироваться на ледовой поверхности озера. Без компаса и записанных азимутов — заблудишься. И тогда есть вероятность — угодить в майну, или незаметно для себя очутиться на плавучем льду; и если ветер поменяет направление, вполне сможет унести тебя прямо в озеро. Конечно, мы делали всё возможное, дабы избежать различных происшествий. Снабжали бригады лыжами, маскировочными халатами. У каждого мастера был компас. Для профилактики обморожения каждому мужчине выдавали маленькое зеркальце, чтобы время от времени человек осматривал своё лицо: не появились ли белые пятна на лице и носу. Девушкам мы зеркала не



Лыжи,
которые использовали при ремонте кабелей

давали, у них были свои, привезённые из Ленинграда. Кроме того, каждому работающему полагалось некоторое количество вазелина. А чтобы человек на льду не простудился, в рацион питания включали по 100 граммов водки. Вот, пожалуй, и всё, чем мы могли защитить людей. Если приходилось ночевать в палатке на льду, старались натопить времянку, как можно жарче, а спать ложились — ногами к печи. Тепла времянки хватало на три-четыре часа. Дальше мы начинали мёрзнуть. Поэтому выбирались из палаток и переходили к зарядке, чтобы согреться. До рассвета набиралось несколько таких физкультурминуток, доходило и до четырёх раз за ночь.

Наступающее межсезонье прибавляло забот и трудностей. В озере скапливалось всё больше плавучего льда. В первой декаде апреля аварий стало больше. Отключился фидер №103, место повреждения находилось в 16 километрах от западного берега, ремонт закончили 18 апреля.

23 апреля. Сдали 101-й фидер, ремонт вели также на середине озера. Фидер №104 чинили у 35-й муфты в самом конце апреля, с помощью плавучих средств. Несколько задержались с ремонтом 105-го фидера: при измерении ошиблись на 600 метров.

По первое мая 1943 года линии работали бесперебойно, за исключением 6–8 апреля. В те дни произошло наложение аварий на всех действующих фидерах. Но к этому времени сотрудники Высоковольтной сети Ленэнерго построили воздушную линию электропередачи через освобождённый Шлиссельбург и подстраховали работу наших кабелей. 8 апреля после ремонта все кабели были включены и проработали до 25 апреля, после чего были оставлены под напряжением.

Последний ремонт со льда был завершён во второй декаде апреля. Наша зимняя кампания 1942–43 года прошла довольно успешно, и мы перешли на летнюю кампанию: теперь все работы на подводных кабелях будут вестись с плавучих средств.

Начались бои за Синявинские высоты. Фашистские войска, стремясь прорвать оборону в районе Шлиссельбурга, приступили к планомерным бомбардировкам тылов. Одним из объектов оказался западный берег Ладожского озера — от Осиновца до деревни Кокорево. Стремясь нарушить наши коммуникации, фашистская авиация стала практиковать массированные удары, когда одновременно налетало несколько десятков стервятников. Случалось, бомбы рвались в 200-х метрах от 25-й подстанции, взрывная волна выводила из строя реле, и они давали ложные отключения кабелей. Кабели сразу же проверялись мегером на изоляцию, если с изоляцией всё было нормально, их включали под нагрузку.

Авиация противника, очевидно, имела специальную задачу: вывести из строя тыловые объекты западного берега Ладожского озера. Наша зенитная артиллерия заметно усилилась. «Солдатская почта» передавала, что при отражении атак с воздуха, в районе Осиновца, действовало до 120 зенитных орудий. Тёмная вода озера всплескивалась от падающих осколков. Их было настолько много, что казалось: идёт крупный, частый дождь. Зенитчики стреляли так яростно, что краска стволов орудий начинала гореть. Количество снарядов на одну пушку не лимитировалось, как раньше. Мы чувствовали, что наша армия стала оснащённее, сильнее.

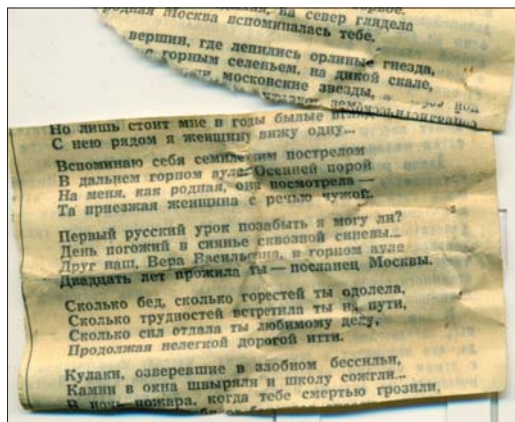


Планшет Н.С. Туманова военных лет
(линейка, карандаши, лампочки, лупа, компас)



Лупа и зеркальце
из планшета

«Для профилактики обморожения каждому мужчине выдавали маленькое зеркальце, чтобы время от времени человек осматривал своё лицо: не появились ли белые пятна на лице и носу»



Кусочек газеты со стихами Р.Гамзатова,
на который была намотана нитка с иглой



Нитка с иглой из планшета



Здание завода «Красный Октябрь» (Уткина Заводь),
где в годы блокады было создано мощное предприятие, подчиненное
Народному комиссариату авиационной промышленности

Ленинградская оборонная промышленность работала во всю силу. В этом была частица и нашего труда. Это наполняло нас гордостью.

Однако, несмотря на сильный огонь зенитной артиллерии, фашистская авиация наносила удар за ударом по участку шоссе, что тянется от Осиновецкого маяка до Вагановского спуска. Похоже, противник считал этот пятикилометровый участок наиболее важным объектом. Странно, что ни один из налётов не пришёлся на опушку леса у Вагановского спуска. А в двухстах метрах от опушки, в лесу, была расположена 25-я подстанция. Если бы её вывели из строя, мы не могли бы передавать электроэнергию через озеро. Противник не знал о нашей подводной передаче — это факт! Иначе ему не составило бы большого труда — разбомбить опушку леса, вместе с подстанцией. Но государственную тайну все мы хранили свято.

Фашистские самолёты, конечно же, не оставляли в покое плашкоуты и тендеры, с которых мы работали в озере, нещадно подвергая их обстрелам. Разумеется, мы выходили на штаб Ладужской военной флотилии с просьбами о прикрытии монтажного каравана. Но эти просьбы не всегда встречали поддержку. Иногда нам выделяли «морской охотник», который вёл дуэли с вражескими налётчиками. Но так случалось не всегда. Приходилось изобретать новую методику, «палку о двух концах», — чтобы и ремонт проверить, и увернуться от врага. Теперь мы искали место аварии лишь к вечеру, и уже в сумерках вырезали повреждение и

удаляли сырость из кабеля. Прокладку вставки делали за час до рассвета, тут же приступая к монтажу муфт на двух плашкоутах. В это время немецкие ночные бомбардировщики заканчивали свою работу и спешили на аэродромы, расположенные за рекой Невой — фрицам было не до нас. А дневные стервятники только-только начинали готовиться к полётам. Мы изучили их «расписание», и используя эту паузу, благополучно завершали ремонт. Для того, чтобы всё получилось, наш монтажный караван должен был стоять как можно ближе к трассе кабелей. Это заставило нас устроить якорную стоянку на мелководном рейде у Вагановского спуска.

Несколько слов о психологии людей при налётах вражеской авиации. Так как глубины на рейде — метр, полтора — не больше, наш персонал, находящийся в момент бомбардировок на плавучих средствах, старался как можно быстрее покинуть суда. Люди бросались в воду и бежали к берегу, где и находили убежище. И тогда мы решили построить пирс, дабы побыстрее выгрузить наших рабочих во время бомбёжек. Соорудили пирс на сваях из подтоварника; в ширину он занимал два метра, а в озеро выдвинулся метров на пятьдесят. Чтобы волны не размывали «голову» пирса, мы сплели из брони кабеля корзину, размерами 2 x 5 x 1,5 метра, наполнили её камнем и опустили на грунт. Операция укрытия людей проводилась так: в ясные дни на пирсе стоял наш дежурный, наблюдавший за воздухом. Как правило, перед налётом вражеской авиации на большой высоте над нами начинало кружить около десятка истребителей. Дежурный поднимал тревогу, потому что через 10 минут могли появиться бомбардировщики. Тендер быстро снимал монтажников с плашкоутов и подходил как можно ближе к пирсу. Весь личный состав мгновенно укрывался в окопах на берегу.

Авиация противника неистовствовала до начала августа. Потом массированные налёты прекратились, над озером можно было увидеть лишь одиночные самолеты. Поскольку стало

Протокол места повреждения
 Каб № 101 3x120 10,5 м. L=22428 см
 25 м/с
 изоляция
 А-70 мм АВ-70 мм
 В-30 - АС-70 -
 С-100 л ВС-30 -
 Ршм = 634
 Измерения: Тетеринурел
 5 100, 97,3
 3 102,9 100
 Место порчи от 25 м/с = 22100,0
 - - - - - 27 м/с = 330,0 м
 6-7-43 м/с

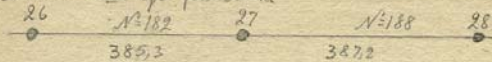
Протокол места поврежд.
 9 смм Каб № 104 3x120 10,5 м.
 L=22476,0 см
 25 м/с
 изоляция
 А 70 мм АВ-70 мм
 В 001 АС-70 -
 С 001 ВС-000
 Ршм = 636 м
 Измерения: Тетеринурел
 5 100, 26,2
 3 383,5 100
 Место порчи 9300 от 25 м/с
 13176,0 от 27 м/с
 6-7-43 м/с

Протоколы повреждения
 фидеров 101 и 104 от июля 1943 года

на 3 июля 43г. измерены воды - 22357,4 м³ мурдо 59+2
 10 июля 43г. измерения при III Клевдровой до измерения
 измерения на вешах А-10м В-4м С-2,5м. Пробитая вода
 "С" при 30кВ на Габ мурдо. По измерению месо пробит
 дано 13430 м³ от 25 м/с. т.е. 27 мурдо



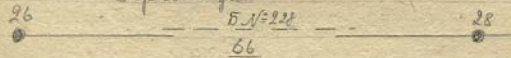
Составные до ремонта



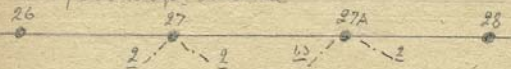
Вывеска



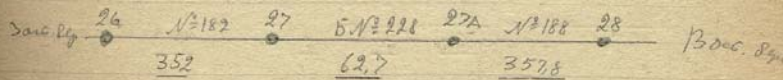
Прокладка



Вывеска при монтаже



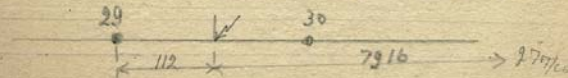
Составные при монтаже



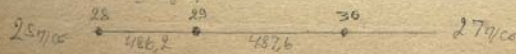
ремонт окончен 20-VI-43. длина трубы на измеренное

воды - 22369,8 м³ месо мурдо 60+2

измерения при III 12-12 - 1,2 м. По мере ремонта приурочены даны
 2.8.43г. - 40кВ - I линия месо порт от 27 м/с 7916 м³



Составные до ремонта



потиху, мы решили провести профилактику наших подводных кабелей. Составили план, отослали в Ленэнерго, управляющий Б.П. Страупе его утвердил.

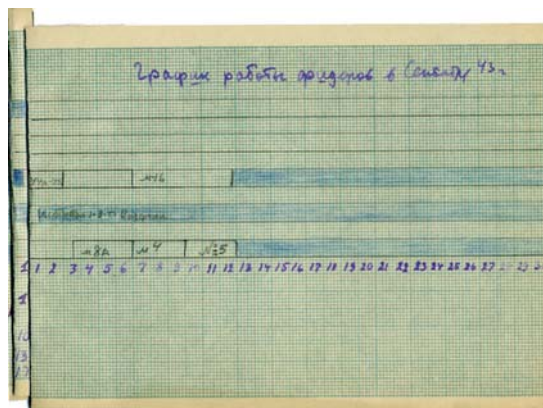
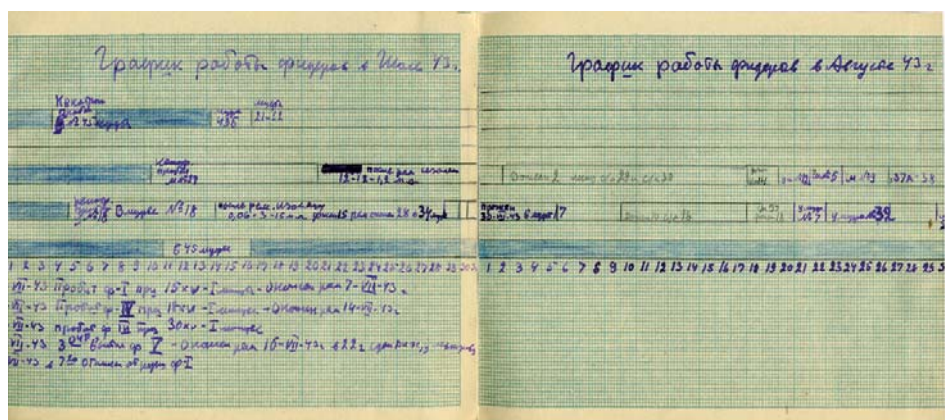
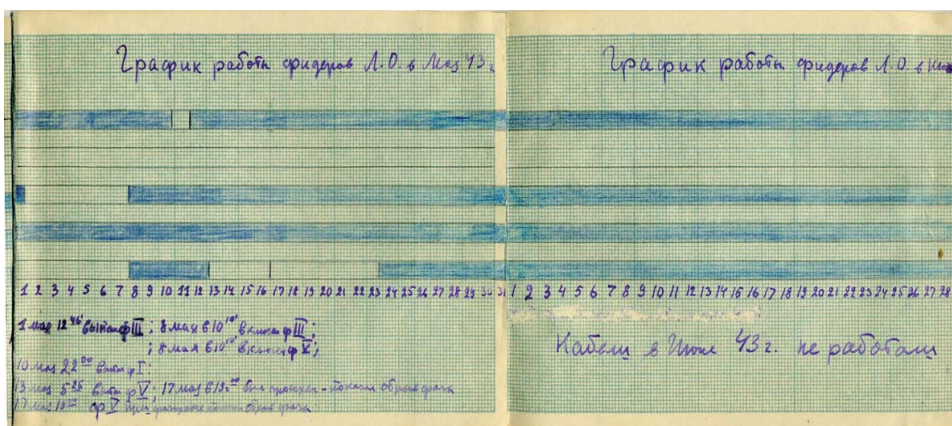
16 августа мы начали профилактику, проверили три фидера: 103, 104 и 105.

Я перелистываю свой дневник и нахожу отчёт по профилактике кабелей Ладужской электропередачи. (Отчёт см. в Приложении 4). Когда анализируешь цифры отчёта, в глаза бросаются высокие скорости ремонта подводных кабелей. Продолжительность работ в среднем составляла четверо суток, а иногда даже (в 11 случаях) трое и менее суток. Максимальное количество времени на ремонт не превышало 16 суток, минимальное время снижалось до одного дня. Таких темпов мы сумели достичь, благодаря точности измерения, обеспеченной специалистами А.Ф. Проскуриным и К.М. Мокриным, возросшему профессионализму мастеров и монтажников, а главное, человеческому мужеству. Не могу не вспомнить мастеров Асташкина, Воробьёва, монтажников Холоменкова, Рубаника, Дмитриева, Смирнова, Барышева, Сезнева, наших славных девушек — Шамаровскую, Баличеву, Сухонову, Лягину, Советникову, Никитину, Фёдорову, Глухову, Павлову и многих других. Нельзя забыть и усилий водолазных станций, возглавляемых Л.Г. Молчановым, а также водолазов М.В. Усанова, Т.М. Сазонова, Н.И. Егорова, С.М. Блинова, Вишневого. Трудом этого слаженного коллектива мы смогли провести кампанию по профилактике подводной Ладужской передачи осенью 1943 года.

Отмечая отличную работу измерителей, хотелось бы сказать о тех трудностях, которые им пришлось преодолеть. Кабель пробивается при аварии и при профилактике. Так вот, если повреждение случается в самой муфте или если пробой — уплывающий, приходится делать дожигание. Иначе хорошего измерения не получишь. А у нас они были качественные. У меня сохранились данные по дожиганию некоторых кабелей (см. Приложение 5).

Профилактику проводили на трёх фидерах: 103, 104 и 105. Дело в том, что фидер 102, вышедший из строя из-за допущенной перегрузки ещё 24 декабря 1942 года, к августу 1943-го не был отремонтирован. Несмотря на то, что его пытались починить девять раз, с затратой полутора километров кабеля. Работы на фидере № 102 были бесперспективны, они шли крайне медленно, и то только в тот период, когда находилось свободное время. Фидер 101 мы тоже не включили в график профилактики из-за ненадёжности. Степень его ненадёжности проявилась в следующем: 14 июля 1943 года, в 7 часов 20 минут на этом фидере появилась земля, нагрузка возросла, зашкалила за 750 ампер, стрелка амперметра на 25-й подстанции дошла до упора шкалы, и напряжение снизилось до 5,8 киловольт. Дежурный монтажник А.Д. Ильин не растерялся, уже через 20 секунд вручную нажал на масляный выключатель 101-го фидера. Измерения, произведённые измерителем К.М. Мокриным, показали: повреждение находится в 21 километре от 25-й подстанции. При ликвидации аварии выяснилось, что соединительная муфта № 436 перегорела совсем, а три другие муфты, расположенные вблизи от неё, оказались распёртыми внутренним давлением. Вследствие этого пришлось удалить участки кабеля с отсыревшей изоляцией, общей длиной в 620 метров. Такая большая вырезка кабеля навела на мысль: очевидно, в результате допущенной пере-

Графики ремонтов фидеров в 1943 году



грузки пропиточная масса, расширяясь в объёме, распёрла свинцовую оболочку кабеля. Раз так, незачем делать лишние пробои. Поэтому 101-й фидер не был включен в график.

Проведение профилактики выявило ряд слабых участков: в июле их оказалось восемь, в августе двенадцать, в сентябре пять. После этого на фидерах не было повреждений за исключением №104, авария случилась в ноябре 1943 года. (Сводку по количеству ремонтов за 1943 год см. в Приложении б).

Итак, 1943 год подходил к концу. Последний квартал года Район прожил более-менее спокойно. 6 ноября аварийно отключился 104-й фидер. Место повреждения оказалось в 14 километрах от западного берега. Но в конце ноября фидер отремонтировали — это были последние работы на подводных кабелях. Поскольку фидеры тогда в основном находились под напряжением, нашлось время для осмотра кабеля в размытых местах.

Несмотря на суровые условия, физическое состояние наших бригад было хорошим. Передо мной лежит отметочный табель за октябрь–декабрь 1943 года. По нему прослеживается количество рабочих дней и дней невыходов на работу по болезни. За три месяца было проработано 2696 человекодней, а невыходов по больничным листкам набралось всего 11 человекодней, то есть 0,4% от рабочего времени. Разумеется, старались улучшать бытовые условия: организовали баню, бельё обязательно стиралось, в определённые дни приезжал парикмахер, было налажено трёхразовое питание. Всё это очень важно и для здоровья, и для настроения.

«И знаем мы, кровавая блокада исчезнет скоро, словно тень...»

Январь 1944 года принёс радостное известие: 14 января начались бои за полное освобождение Ленинграда от блокады. Из-за Невы доносился грохот артиллерийских залпов. За Шлиссельбургом висело зарево. Тысячи ракет освещали места боёв. Ракеты взлетали всё ниже над горизонтом. Чувствовалось, что наши войска продвигаются вперёд. По льду озера увеличился поток автомашин. Солдаты, смеясь, говорили: «Ну, движение стало, как на Невском проспекте».

Блокада снята! А в феврале полностью освободили Ленинградскую область. В ЛКС Ленэнерго стали поговаривать о восстановительных работах, а также о том, не пора ли нашу передачу через озеро ликвидировать. Директор ЛКС М.И. Грознов на мой запрос ответил: «Пока линия фронта не уйдёт за дальние подступы Ленинграда, линия через Ладогу будет существовать. Надо срочно восстанавливать кирпичные заводы, это будет вашим первоочередным заданием». И вот в середине февраля на правый берег Невы, напротив Колпино, перебросили группу нашего района. В группу вошли: Туманов, Рубаник, Асташкин, Холоменков и другие.

Задачу группе поставили такую: проложить два кабеля через Неву от Колпинской подстанции Ленэнерго на подстанции кирпичных заводов. Это в первую очередь заводы «Красная Звезда» и «Ермак». Мы работали там с февраля до середины апреля. За это время были выполнены два подводных перехода через Неву кабелем марки СКС, сечением 3х120 миллиметров, в десять киловольт. Кабель был взят из аварийного запаса Ладожской подводной передачи. Израсходовали его 1.000 метров. Водолазные работы на этих переходах выполняли водолазы ЛКС В.Е. Тихов, Т.М. Садовников, В.Я. Клипиков и старшина М.Ф. Охроменко. Стоимость работ составила 54.830 рублей, затрата рабочего времени — 692 дня.

В апреле группа, закончив работы на Неве, возвратилась на Ладогу. Всё настойчивее стали циркулировать слухи о выемке подводных кабелей из озера. В Управлении Кабельной сети уже готовился такой приказ. Пользуясь паузой, спешно составляю отчёт по эксплуатации кабельной передачи через Ладожское озеро.



Январь 1944 года принёс радостное известие: 14 января начались бои за полное освобождение Ленинграда от блокады. Из-за Невы доносился грохот артиллерийских залпов. За Шлиссельбургом висело зарево. Тысячи ракет освещали места боёв. Ракеты взлетали всё ниже над горизонтом. Чувствовалось, что наши войска продвигаются вперёд. По льду озера увеличился поток автомашин. Солдаты, смеясь, говорили: «Ну, движение стало, как на Невском проспекте»



О Т Ч Ё Т

За время с 23 сентября 1942 года
по 15 мая 1944 года было произведено ремонтов:

Наименование работ	№№ фидеров					ВСЕГО
	101	102	103	104	105	
Количество ремонтов	11	9	21	13	11	65
Вынуто кабеля	1876	1081	2434	862	486	6739
Проложено кабеля при ремонте	2277	1368	2473	982	948	8045
Убрано с/муфт	16	9	24	23	23	75
Смонтировано с/муфт	28	19	48	26	24	145

В среднем на один ремонт:

Вынуто кабеля — 103 метра

Проложено кабеля — 123 метра

Убрано с/муфт — 1,1 штук

Смонтировано с/муфт — 2,2 штук

ВСЕГО:

Проложено кабеля с момента начала строительства

— 119, 887 метров

Смонтировано с/муфт

— 88 штук

Кроме того, процессом эксплуатации было доказано, что прокладка подводного кабеля напряжением 10 киловольт с соединительными муфтами, смонтированными ранее, через большие водоёмы, длиной в десятки километров, — ВОЗМОЖНА.

Кабельная линия, проложенная таким способом, при соблюдении определённых условий, может устойчиво работать.

Позывные: «Тройка один» — «Искра»

13 апреля 1944 года по Кабельной сети Ленэнерго был выпущен приказ № 42. В нём говорилось: *«В соответствии с решением вышестоящих организаций — о демонтаже Ладужских силовых кабелей к 15 апреля 1944 года — возложить общее руководство, организацию по демонтажу Ладужских силовых кабелей на главного инженера Кабельной сети И.И. Ежова. Непосредственное руководство по выполнению работ возложить на начальника Специального кабельного района Н.С. Туманова и его заместителя В.А. Воробьёва».*

От меня и Ежова требовалось провести подготовительные работы с таким расчётом, дабы приступить к выемке кабелей с 15 мая 1944 года. А для этого надо было разработать методику демонтажа к 20 апреля, составить списки на необходимое оборудование к 21 апреля и, не позднее 1 мая, собрать это оборудование для отправки на Ладогу. Следовало заключить договор с командованием КБФ на эксплуатацию одной водолазной станции, двух тендеров к 21 апреля и не позднее 1 мая получить тендера и начать их оборудовать. А также мы должны были заключить договор с «СЗУРТ»-ом на эксплуатацию двух железных шестисоттонных барж и двух буксиров к 25 апреля, и, не позднее 1 мая, приступить к оборудованию полученных барж. Надо было подобрать место для выгрузки кабеля в черте города, оформить получение этого места в Ленгорисполкоме и с 1 мая начать подготовку площадки. Кроме того, необходимо было представить к 22 апреля список на потребную рабочую силу, с указанием специальностей и наименованием районов и служб; предъявить директору ЛКС М.И. Грознову сметно-финансовые соображения на утверждение к 26 апреля. А также мы обязаны были организовать отбраковку кабеля по наружному осмотру и состоянию изоляции, на основе разбора метровых образцов с обоих концов каждого куска, маркировку барабанов с указанием эксплуатационного напряжения для последующих испытаний. Требовалось и составить заявку на транспорт для доставки к месту работ строительных, монтажных, такелажных средств, оборудования и механизмов к 1 мая. Далее, необходимо было привести в порядок землянки в Специальном Кабельном районе, организовать приготовление и выдачу пищи к 1 мая; обеспечить вывозку водным, железнодорожным и автотранспортом в Ленинград

из Специального кабельного района оборудования, механизмов и материалов, оставшихся неиспользованными. Этим же приказом дирекции ЛКС предлагалось: оформить в Ленэнерго и в Промбанке финансирование работ по выемке кабеля, согласно сметно-финансовых соображений к 1 апреля; обеспечить своевременное финансирование и отчётность по указанным работам; снабдить всех работников командировочными удостоверениями, пропусками, пропиской и необходимой спецодеждой; реализовать получение, по заявкам, — такелажных, строительных, монтажных материалов и топлива со смазочным материалом, — и перебросить всё требуемое оборудование на место выгрузки кабеля и на Ладогу. Приказ подписал директор ЛКС М.И. Грознов.

Так как по приказу в первую очередь надо было дать методику демонтажа ладожских кабелей, то мы срочно занялись её составлением. Листаю пожелтевшие от времени страницы:

«Методика работ по выемке кабеля Ладожской передачи.»

Способ выемки: ввиду малого срока подготовительных работ, а также отсутствия механизмов для выемки кабеля, нам пришлось в первую очередь рассмотреть ручной способ — как наиболее реальный и эластичный. Мы определили возможные нагрузки, возникающие при выемке кабеля с грунта на баржу, поскольку точные данные в этой области отсутствуют. Подсчитали нагрузку следующим образом. Наибольшая глубина залегания кабеля в озере — 16 метров, высота надводного борта баржи — 2 метра, следовательно, полная высота составит 18 метров. Если считать, что кабель будет поступать под углом в 45 градусов, то длина кабеля, которую необходимо поднять — 26 метров. При весе кабеля в 15 килограммов на метр, имеем нагрузку 390 килограммов. Учитывая наиболее трудные условия, когда на конце такого отрезка будет находиться муфта, весом в 250 килограммов, получаем наибольшую нагрузку в 620 килограммов.

Операция выемки: разрезанный под водой кабель (водолазами) подаётся через приёмный лоток и далее в трюм через люк, на бортах которого сделана наделка из досок, обитых кровельным железом.

Скорость выемки. На основании опыта и соотнесения с практикой принимаем среднюю скорость — 1.000 метров в час, на участке кабеля, не имеющем муфт. Следовательно, скорость уменьшится ещё на некоторую величину, при наличии муфт на участке. По количеству муфт, в среднем на 1 километр до 2,5 штук, имеем скорость выемки в 1 час не более 180 метров, и за 8 часов — 1440 метров.

Плавающие средства. Для выемки предполагается использовать 2 железные баржи, грузоподъемностью до 600 тонн, размерами 52,6x9,5x 3,2 метра, и два парохода, мощностью от 180 до 450 лошадиных сил.

Расположение плавающих средств. Ввиду того, что кабель будет идти на баржу с носа, предполагаем движение баржи осуществлять посредством парохода, идущего с правого борта.

Направление движения. Выбираем его с востока на запад, против ветра, который обычно дует на трассе.

Подъём муфт. Для облегчения подъёма муфт проектируем установить стрелу, через которую, с помощью лебёдки и блока с тросом, станем вытягивать муфту на палубу. Застропив кабель за муфтой, приступим к вырезке муфты.

Резка кабеля. Как только муфта поднята на палубу, два монтажника, вооружённые ножовками, перерезают кабель с обеих сторон муфты. Отрезанные муфты отгаскиваются в сторону, а выбираемая строительная длина кабеля вынимается и укладывается в трюм до следующей муфты. Затем эта операция повторяется вновь.

Пайка капок. Заготовленные заранее капки хранятся у монтажника, находящегося в трюме баржи. Пайка капок производится после того, как строительная длина положена на палубу трюма.

Маркировка кабеля. При укладке в трюм кабеля, на каждую строительную длину навешиваются две свинцовые бирки — на начало и конец барабана. Операция подвешивания бирки производится под наблюдением специально выделенного мастера. На бирке указывается номер барабана и номер фидера. Бирки заготавливаются в мастерской заранее. Размер их — 65 миллиметров в объёме.

Метеорологические условия работ. Выемка кабеля производится, как правило, в тихую погоду, то есть при силе ветра до двух баллов. При отсутствии связи с метеостанцией и берегом, возможность работы на озере в каждом отдельном случае устанавливает руководитель работ, находящийся на барже. В нормальных же условиях сведения будут поступать по телефонной связи с берегом.

Рабочая сила, необходимая для выемки. Норма переноски груза для женщин, работающих на выемке (в среднем), — 20 килограммов. Значит, имеем следующий расчёт. Для выемки кабеля с грунта на палубу потребуется (620:20) 31 человек, для протаскивания кабеля, длиной 20 метров, в трюме будут нужны 15 человек.

Полный штат на барже.

№№ п/п	Наименование работ	Количество		
		рабочих	монтеров	мастеров
1	Выемка кабеля на палубу	36	2	1
2	Укладка в трюме	15	-	1
3	Вырезка муфт	-	2	-
4	Маркировка кабеля	-	1	1
5	Руководство работ	-	-	1
6	Приготовление пищи	3	-	-
7	Плотницкие работы	2	-	-
ИТОГО		56	5	4
ВСЕГО: 65 человек				

Выемка кабеля на мелких местах. На малых глубинах, от 1,5 до 2 метров, выемку будут осуществлять, наматывая кабель на барабан, установленный на тендере. Для вращения барабана необходимо 20 человек.

Обслуживание работ водолазами. На весь период каждая баржа должна быть оснащена водолазной станцией.

Обвешивка трассы. Обвешивку будут производить с помощью индукционного метода. На трассе установят вешки с тендера, идущего на буксире у парохода. При выемке кабеля вешки, установленные на трассе, дадут направление движения каравану.

Связь. Для связи берега с баржой используют телефоны, которые включают в вынимаемый кабель. Это должен выполнить специальный монтажёр, находящийся в трюме. Он будет присоединять телефоны к каждой новой длине кабеля, по мере выемки его на баржу.

Оборудование баржи.

1. Лоток для подъёма кабеля.
2. Наделки из досок, обшитые железом для покрытия бортов люков.
3. Строительные лебёдки 0,5 –1 тонна. — 1 штука.
4. Стрела для вытаскивания муфт на палубу — 1 штука.
5. Ролики для протаскивания кабеля на палубе — 20 штук.
6. Пеньковые стропа с крючьями — 100 штук.
7. Деревянные лестницы, размерами 0,6x3 м — 4 штуки.

Сроки. Длительность работ непосредственно по выемке составляет 61 день, с 16 мая по 15 июля 1944 года. В соответствии с этим, строим график работ по выемке одной нитки — $21.000:1.400 = 15$ дней.

- 1/ Обвешивка одной нитки — 2 дня
- 2/ Поиски водолазами с тендера кабеля и его резка — 2 дня.
- 3/ Переход в Ленинград с места работ и обратно — 2 дня.
- 4/ Разгрузка кабеля в Ленинграде — 2 дня.

ИТОГО: полный цикл работ = 23 дня.

Две баржи необходимы для того, чтобы уложиться в график. При том, что одна баржа выполнит 2 цикла, а другая 3 цикла. На три цикла потребуется $23 \times 3 = 69$ дней, то есть гораздо больше времени, нежели мы имеем по приказу. Для выполнения графика на одной из барж надо создать вторую смену и работать в следующем режиме: 8 часов — первая бригада, 8 часов — вторая бригада. После восьмичасового отдыха вновь выходит первая бригада и так далее. Тогда время на выемку одной нитки уменьшится в два раза, оно будет равно 8 дням, и цикл сократится до 16 дней. Число рабочих на барже с малым циклом увеличится на 63 человека и будет составлять для одной баржи 65 человек и для другой 128 человек. Тогда полный штат на две баржи составит 193 человека.

Список на оборудование
по работам на выемке кабеля на Л. О.

1) Лебедки 3т с эл. мотором привода	2шт
2) Канат	6шт
3) Шпаторы	8шт
4) Для подбораемых	2шт
5) Доски 25 м	2шт
6) Стяжки 30 м	2шт
7) Буры 25 м	2шт
8) - " - 18 м	2шт
9) Собственные тросы	50шт
10) Собственные крюки	6шт
11) Лодка деревянная "Северок" с двигателями размерами 5,3x1,5x1,4	2шт
12) - " - "Южок"	2шт
13) Проклейка лодки мши	2шт
14) Канат 5м собственной	6шт
15) Костры 15 м	1шт
16) Займы 20 м	2шт
17) Судно 1,5 м	6шт
18) Мш	4шт
19) Прям	30шт
20) Шасси с колесами с эл. мотором	2 колеса
21) Примерные реи 230x10-	1шт
22) - " - " - 200x10-	1шт
23) Воды подсорос	1шт
24) Воды очищение	1шт
25) Рукоятки	4шт
26) Сами резинки	50 пар
27) Каналы резины	50 пар

18-IV-44

Список на оборудование для работ
по выемке кабеля на Ладозском озере. Апрель 1944 года

- Список потребных материалов
на работы по выемке кабеля на Л.О.
- 1) Асбест - 6,2 тонн
 - 2) Асбест листов 100 кв
 - 3) Бревна сосновые 25 м³
 - 4) Бензин ГСР 50 кв
 - 5) - " - ГСР 10 тонн
 - 6) Бревна пересохшие 3" - 1 тонн
 - 7) Часы от 1" до 7" - 1 тонн
 - 8) Доски 1" - 15 м³
 - 9) - " - 2" - 40 м³
 - 10) - " - 3" - 20 м³
 - 11) Просит - 250 кв
 - 12) Клей перманентный 1/2" - 2 т
 - 13) - " - " - 3" - 3 т
 - 14) Масло машинное - 100 кв
 - 15) Масло жидкое 100 кв
 - 16) - " - кусковое 10 кв
 - 17) Масло для смазки танк. 3 кв - 65 кв
 - 18) Обтирочка (Корса) 10 кв
 - 19) Салат 7 кв
 - 20) Стекло оконное 50 м³
 - 21) Ветчи 5 кв
 - 22) Ручовка Брезентовая 500 кв
 - 23) Плато 40 кв. м
 - 24) Подогреватель 50 м³
 - 25) Френер 3 кв 100 кв

18-IV-44

Нач. Спец. р-на

[Handwritten signature]

Список потребных материалов для работ
по выемке кабеля на Ладозском озере. Апрель 1944 года

Копия журнала выемки кабеля на баржу № 4521

Копия Журнала выемки кабеля на баржу № 4521

9 ³⁰	Буксир	вышел на берег	
9 ³⁰	Почата	выемка В № 137 = 242.6	
10 ¹⁵	Окончена	выемка вынут хорошо	
11 ⁰⁰	Почата	выемка В № 128 = 89.3	
11 ³⁰	Окончена	выемка вынут хорошо	
11 ⁴⁵	Почата	выемка В № 90 = 295.5	
13 ⁰⁰	Окончена	выемка вынут хорошо	
13 ¹⁵	Почата	выемка В № 128 = 51.4	
13 ⁴⁵	Окончена	выемка вынут хорошо	
14 ⁰⁰	Почата	выемка В № 108 = 486.7	Вынималась через шлюз
15 ⁴⁵	Окончена	выемка вынут хорошо	
16 ⁰⁰	Терверь	на обед	
16 ¹⁵	Буксир	прибыл с берега	
17 ¹⁵	Буксир	вышел на берег	
17 ³⁰	Почата	выемка В № 45 = 492.8	Вынималась через шлюз
18 ⁰⁰	Окончена	выемка вынут хорошо	
19 ¹⁵	Почата	выемка В № 119 = 404.2	Вынималась через шлюз
20 ⁴⁵	Окончена	выемка вынут хорошо	
20 ³⁰	Ванер	Западным 1 бале	
21 ⁰⁰	Почата	выемка В № 71 = 481	Вынималась через шлюз
22 ³⁰	Окончена	выемка вынут хорошо	
22 ²⁵	Ушии отбег на сон	:- Буксир прибыл с берега Вынуто за 6.07.442 = 3.646.1 метра = 55 часов. 7.07.442 2 ^я смена 44 чел. вылов прил с 7 часов вынуто = 500	
7.23 ⁴⁵	Почата	выемка В № 112 = 199.9	
1 ⁰⁰	Окончена	выемка вынут хорошо	Вынималась через шлюз
1 ¹⁵	Почата	выемка В № 112 = 234.3	
2 ⁰⁰	Окончена	выемка вынут хорошо	6100 метров до конца

Количество людей, необходимых на тендерах при различных работах:

№№ п/п	Наименование работ	Количество		
		рабочие	монтеры	мастера
1	Поиск кабеля с водолазами	8	1	1
2	Намотка кабеля на барабан	20	2	1
3	Обвеховка кабеля	6	1	1

Так как для ручного способа выемки понадобится большое количество рабочих, рассматриваем вариант с использованием тягового колеса и механического двигателя для его вращения. При этом другая баржа будет обслуживаться вручную. Механический способ выемки позволит нам применить большие скорости. По опыту известно, что скорость прокладки составляет 2 километра в 1 час. Считая, что выемка не может идти так быстро, можем рассчитывать на скорость 1000 метров в 1 час. Действительная скорость выемки будет несколько меньше из-за наличия муфт на кабеле. При количестве муфт по 2,5 штуки на 1 километр будем иметь действительную скорость 450 м за один час. Соответственно, за 8 час осилим 4.000 метров. Тогда время, нужное для выемки одной нитки, составит $21.000 : 4000 = 6$ дней.

Рабочая сила при выемке. По расчёту для создания трения на тяговом колесе ходового конца кабеля, надо приложить усилие 100 килограммов, то есть, силу 5 человек (по 20 кг на человека). На остальных операциях всё остается по-прежнему. Тогда полный штат на баржу составит — 35 человек. В том случае, если мы примем способ выемки на две баржи (одна из них будет оборудована тяговым колесом, а другая станет обслуживаться исключительно мускульной силой людей), количество людей уменьшится до 100 человек.

При оборудовании механизации к вышеуказанному надо добавить:

- 1/ тяговое колесо
- 2/ трансмиссия от автомашины на тяговое колесо — 1 штука
- 3/ автомашина 1,5 тонн — 1 штука
- 4/ бензину для автомашины — 2,5 тонны

Заключение по обоим вариантам. Ручной способ имеет свои плюсы — большая эластичность в момент выемки, и минусы — понадобится много людей.

Способ выемки с применением тягового колеса удобен, поскольку требует меньшего количества рабочих, но тоже имеет недостаток: лишний изгиб кабеля на тяговом колесе и при размещении кабеля на верхней палубе. Если исходить из сроков, безусловно, способ с тяговым колесом значительно сократит время выемки. Но лучшим вариантом всё-таки будет комбинированный способ с применением двух барж, где на одной выемку станут производить вручную, а на другой — с помощью тягового колеса.

ВЫВОДЫ. Несмотря на кажущуюся лёгкость выемки, сама операция очень сложна из-за инерции плавучих средств, это может внести довольно большие поправки.

Примечание по ведению документации.

I. На каждой барже — свой начальник работ. Он ведёт журнал, куда заносит всё происходящее на барже, в хронологическом порядке, в течение суток. Туда же входят сведения о погоде, полученные по телефону, и распоряжения вышестоящих организаций.

II. На берегу в лагере находится общий вахтенный журнал, где фиксируются все сведения, которые поступают с барж, о состоянии работ на 9 и 21 час ежесуточно. Там же записывают все распоряжения, переданные администрацией Кабельной сети, сведения о погоде и прогнозы погоды.

Обязанности руководящего состава на барже

I. Начальник работ. На него возлагаются следующие обязанности: общее руководство и ответственность за весь процесс выемки кабеля данной баржей, непосредственное руководство плавучими средствами, а также (через соответствующих мастеров) бригадами верхней палубы и трюма. В его ведении состоят: пищевой блок, аварийная бригада плотников и связь. Он же ведёт вахтенный журнал и табель. Подчиняется главному начальнику работ. Имеет право прекращать выемку по метеоданным и при отсутствии связи с берегом.

II. Мастер, руководящий выемкой кабеля на палубу. Он обязан следить за выемкой кабеля с грунта на палубу баржи, протаскивание кабеля по палубе до люка в трюме. Также он отвечает за стропку кабеля, вырезку муфт и технику безопасности на этом участке. В части документации — даёт рапортики руководителю о наличии рабочих на каждые 9 часов текущего дня. Подчиняется непосредственно начальнику работ на барже.

III. Мастер, руководящий укладкой кабеля в трюме. Он возглавляет укладку в трюме и руководит монтером, паяющим капки. Также отвечает за организацию рабочего места в трюме, за целостность капок на концах кабеля и технику безопасности при укладке кабеля. Он — даёт сведения руководителю о наличии рабочих на 9 часов утра каждого дня и по количеству кабеля, уложенного в трюм. Подчиняется начальнику работ на барже.

IV. Мастер, производящий маркировку кабеля. Обязанности: точно по схеме навешивает бирки с обозначением номера барабана на начало и конец длины. Отвечает за правильность навески бирок на кабель. Имеет в своём распоряжении монтера. Подчиняется начальнику работ на барже.

V. Монтер-связист обеспечивает связь с берегом посредством полевого телефона (позывные: «Тройка один» — «Искра»), подключаемого к вынимаемому кабелю. Подчиняется начальнику работ на барже.

VI. Водолазы, несущие дежурную службу на барже, подчиняются непосредственно начальнику работ на барже.

19 апреля 1944 года.

Начальник Специального Кабельного Района ТУМАНОВ»

Итак, методика демонтажа кабелей составлена и передана на рассмотрение дирекции Кабельной сети.

«Там мелко, не утонем»

21 апреля. Мы отправились вести переговоры на «Севкабель», в надежде получить тяговое колесо. Но когда, с большим трудом, нашли на территории завода части этого колеса, убедились, что использовать его нельзя. Значит, надо придумать что-то другое. Хорошо бы применить моторную лебёдку. С большим трудом, уже 24 апреля, добыли в Строительном тресте две двухбарабанные фрикционные лебёдки с электроприводом. Теперь надо было достать генератор для питания лебёдок. За дело взялся начальник механической мастерской Б.М. Шейкин. Он достал генератор на 30 киловольт. На полях бывших боёв подобрал подбитый трактор ХТЗ, отремонтировал его и через несколько дней установил электростанцию и лебёдку на барже. Теперь баржа была готова к механизированной выемке.



Разбомбленный цех Севкабеля,
где делали Кабель жизни

Одновременно мы договаривались и с Управлением С.З.Р.П. об аренде плавучих средств. Речники предложили нам большой пароход «Буй», мощностью 466 лошадиных сил. Но мы опасались брать этот пароход: на нём легко было сесть на камни у западного берега. Тогда речники выделили для нас буксирные пароходы «Кареджи» и «Орёл» — меньшего тоннажа. Причём, арендная плата за одну лошадиную силу колебалась от 6,6 до 7,5 рубля в сутки. Арендная плата за баржи составляла 0,42 рубля за тонну в сутки.

13 мая. Заключён договор с УСЗРП на сумму 260000 рублей. В договоре есть пункт, где сказано, что в случае гибели судов ответственность арендатора, то есть, ЛКС, устанавливается по нормам Гражданского кодекса. Стоимость аренды в сутки такова:

Буксирный пароход «Кареджи» $7,56 \times 180 = 1360$ рублей 80 копеек

Буксирный пароход «Орёл» $6,60 \times 415 = 2739$ рублей

Баржа в 600 тонн $0,42 \times 600 = 252$ рубля

ЛКС Ленэнерго должны были снабжать пароходы топливом и смазочным маслом.

24 мая. В Петровской крепости главный старшина П.В. Огановский из Ладужской военной флотилии сдал по акту тендера № 69 и № 210 — В.А. Воробьёву, заместителю начальника Специального Кабельного района. Тендера переданы на основании приказа командующего флотилии. Тендера — в порядке, единственное: на тендере № 69 отсутствует моторист. Придётся ставить своего моториста.

25 мая. Представитель Ленинградского Торгового порта О.С. Сапожников, на основании существующего договора между Портом и Ленэнерго, отмерил в присутствии представителя Ленэнерго Н.С. Туманова участок на Гладком острове, площадью $550 \times 43 = 24000$ квадратных метров. Указанный земельный участок Ленэнерго начнёт эксплуатировать с 1 июня. Арендная плата за 1 квадратный метр в месяц установлена в 16 копеек. Следовательно, месячный расход за аренду составит 3840 рублей.

1 июня. Начальник тыла Ладужской военной флотилии полковник Пешков прислал телефонограмму: «Срочно сдать тендера № 69 и № 210, так как они идут на выполнение задания». Тендера сдали.

3 июня. В 12 часов в Осиновецком порту мы приняли буксирный пароход «Кареджи». Капитан парохода Николай Дмитриевич Бабошин ознакомил с техническим состоянием судна. Оказывается, корпус выполнен из трёхмиллиметровой стали, для большей крепости внутри сделана железобетонная рубашка, толщиной в 50 миллиметров. На мой вопрос, выдержит ли корпус, если пароход столкнётся с камнями у западного берега, Бабошин ответил: «Там мелко, не утонем».

4 июня. В Осиновецком порту принята шестисоттонная металлическая баржа № 4521, это старая наша знакомая, с неё в 1942-м были проложены фидер 101 (первая половина), фидер 102 и фидер 104. В том же Осиновецком порту принята баржа № 4524, но это произошло уже 18-го июля. В начале июня инженер-капитан 1-го ранга Чернецкий из АСО КБФ выделил две водолазные станции для обслуживания работ. Стоимость аренды одной водолазной станции за день 151 рубль 82 копейки.

Итак, почти все договоры оформлены. Можно приниматься за составление сметы. Единичные расценки и смету пришлось составлять самому. Закончить её мне удалось только в конце мая. Смету передал директору ЛКС М.И. Грозному. А Грозный переадресовал её главному инженеру Ленэнерго С.В. Усову. Поскольку стоимость сметы превышала миллион рублей, её надо было утверждать в Москве, в Главке. **6 июня** управляющий Ленэнерго Б.П. Страупе утвердил смету (суммой 1401346 рублей) на выемку кабеля из Ладужского озера (по доверенности заместителя народного комиссара электростанций СССР И.П. Карасёва).

Итак, сметно-финансовые вопросы были решены, пришла пора определяться с народом. Как предписывалось приказом №42, необходимо было представить свои соображения на потребную рабочую силу. К этому времени в Специальном Кабельном районе осталось всего 27 человек. Поэтому начали искать людей через военкоматы — среди выздоравливающих солдат. Уже к концу мая отобрали 59 человек. Они должны были теперь оформить паспорта, прописаться в Ленинграде и получить командировочные предписания на Ладожское озеро. К 1 июня землянки для них были готовы, и первая партия уже прибыла в наш лагерь, расположенный у Вагановского спуска. Пополнение сразу стало обживать землянки, благоустраивать свой быт (см. Приложение 7).

Уже близился конец войны, народ подустал, да и условия мы могли предоставить им, конечно, не царские. Кабель прокладывали ленинградцы, блокадники; им и объяснять было ничего не нужно ни про важность этой работы, ни про долг, ни про Победу, ни про Ладогу. Ладога была для нас всех родной, как в песне, которую мы переписывали от руки и пели хором. Между прочим, текст «Ладоги» написал военком 526-й отдельной роты связи, капитан Пётр Богданов, а музыку — старшина Краубнер и сержант Шенберг. Их рота как раз и обслуживала ледовую трассу. А сейчас к нам приехали самые разные люди. Прочувствовать и понять то, что пережили блокадники, они просто не могли. Поэтому следовало хорошо объяснить и обозначить для них задачу, подчеркнуть её непреложность. Перед новым пополнением выступили работники ЛКС: Ежов, Асташкин, Воробьёв и я.

Главный инженер ЛКС Иван Иванович Ежов вместе с начальниками сетевых районов подбирал народ, который можно было послать на Ладогу. И 20 июня они направили туда из ЛКС 54 человека. Наш личный состав теперь заметно вырос — до 140 человек, 32% из них составляли женщины (см. Приложение 8) .

21 июня после долгих переговоров, с участием дирекции ЛКС, командование Ладожской военной флотилии выделило нам два тендера. И уже в бухте Морье представитель флотилии, инженер-механик А.А. ТОЩИН сдал, а начальник Специального Кабельного района Н.С. ТУМАНОВ, то есть, я принял тендера № 69 и № 89, оба в исправном состоянии.



Своих шбори и Буря, через все препятства
Ты, плещ о Ладоге, мсти!
Дорога здесь трудна своєю блонеду,
Росней дороги не найти!
Ох, Ладога, родина Ладога,
Любили, шборили, просил воля!
Подарил Ладога родина
Дорогой Жизни милая.

Людя вечер Ладога победы победы,
Как лбан берну за берней
Ищомы ль в шбори и в походу,
Забыв про обдух и волю.

Припев

Зимой мачица мчало мсе в реке мчи
и лед на Ладоге трезон, —
Восами хлеб для северной сталяции.
И радостью нас Ленинград встречал

Припев

и зжани ль — кровава Блоседа
Ивчелые соро, селовко Гель:
Расбуо и штепичо мчел Ленинград,
Расбуо и штепичо коледвой дщи!
Когда пройдуго года война суровая,
Завлаит рана лоред мей,
Народ вздохнет и песню с ащкой новой
сплет о Ладоге родной

Припев

П. Богданов 80-42

Итак, готовим первую баржу под выемку. Поскольку генератора не было, схему я предложил такую. На верхней палубе вдоль всего судна натягивается стальной трос, диаметром 25 миллиметров. Трос огибает канифасный блок на баке, проходит по палубе и над люками до кормового канифасного блока. После чего обвивает несколькими витками катушку шпиля и проходит через натяжной канифасный блок до блока на баке. Таким образом, выходит бесконечная линия трансмиссии, так как концы троса между собой связаны. Изменяя натяжение с помощью подвижного канифасного блока, мы можем регулировать натяжение троса на шпиле.

Подвязывая вынимаемый кабель к прямому участку троса, мы сообщаем кабелю движение. Когда кабель достигает кормового блока, кабель освобождают, срезая каболки, и освободившуюся петлю на руках укладывают в трюм. Рядом с рабочими, которые подвязывают кабель каболками к тросу, стоят два монтажника, они прикрепляют на кабель свинцовые бирки. На бирках обозначены номера фидера и барабана. Таких бирок поставили около 500 штук.

Вращение шпиля должны были осуществлять шесть человек, одновременно работающие на выемках. Так как этот труд очень тяжёл, мы решили выделить для него три подмены, а рабочий день привлечь не меньше 18 человек. Чтобы они могли отдыхать, в трюме оборудовали общие нары. Место для нар выбрали по обеим бортам баржи, от вертикальных стоек, крепящих верхнюю палубу, до наружного борта.

Таким образом, к **1 июля** баржа № 4521 находилась в полной готовности к выемке кабеля из озера с помощью шпиля. Все пять кабелей были обвехованы. На последних соединительных муфтах у восточного берега все кабели разрезаны, на них напаяны капки, и на концы подвязаны вешки.

2 июля караван, в составе буксирного парохода «Кареджи», баржи № 4521 и тендера № 69, вышел из Осиновецкого порта. Курс мы держали на косу Кареджи. Это был первый выход на выемку. Ясно видимые вешки, установленные на фидерах, помогли каравану точно держаться курса. На переход, установку якоря, подтягивание к намеченному концу кабеля, ушло почти 5 часов. К самой выемке приступили уже во второй половине дня, когда начал затихать четырёхбалльный северный ветер. К вечеру достали 200 метров кабеля. Этот день показал, что нашей схеме работ далеко до совершенства, поэтому сразу же было внесено несколько предложений, улучшающих процесс выемки. Баржу крепко закрепили на якорях в районе косы Кареджи.

Назавтра ветер, силой в 3 балла, дул с севера. Условия работы были непростые, поэтому мы повысили расценку до 560 рублей за один километр вынутого на баржу кабеля. Это значительно простимулировало производительность труда. Работу начали с фидера № 102, на шестой день выемки перешли на 104-й фидер. Иногда за сутки удавалось поднимать до 6,6 километра кабеля. Его укладывали в оба трюма. В первом трюме была намотана бухта в 19 рядов, высотой 1,35 метра и шириной 1,4 метра. Во втором бухта имела 20 рядов при высоте в 1,35 метра и ширине 1,35 метра. Скорость выемки колебалась от 117 до 310 метров в час.



Берег Осиновецкой бухты.
Современный вид



Маяк в бухте Осинец.
Современный вид



Валун около Вагановского спуска

Производительность по дням была следующая:

2 июля	200 метров	7 июля	2816,3 метра
3 июля	662,5 метров	8 июля	4015,2 метра
4 июля	1587,6 метра	9 июля	6633,8 метра
5 июля	2415,9 метра	10 июля	5547,4 метра
6 июля	2646,2 метра	11 июля	3182,7 метра

Всего на баржу № 4521 было вынута 29756,6 метра и 82 соединительные муфты.

Распределение персонала на барже № 4521
при выемке кабеля в одном рейсе:

№№ п/п	Наименование операции	Количество людей	№№ п/п	Наименование операции	Количество людей
1	Работа на шпиле	25	5	Укладка кабеля в трюм	15
2	Вязка кабеля к тросу	4	6	Монтёры в трюме	2
3	Наблюдение за лотком	1	7	Резка каболок на кабеле	4
4	Укладка кабеля на верхней палубе	3	8	Связист в трюме	1
		И всего:	55 человек		

Для усиления темпов выемки была организована вторая смена в составе 44 человек. Организацию этих работ характеризует выписка из вахтенного журнала по барже № 4521 за 9 июля 1944 года, когда было вынута наибольшее количество кабеля.

«9 июля в 0 часов заступила бригада мастера К.П. Асташкина. Ветер северо-западный, 2–3 балла. В бригаде 52 человека.

8.00. Бригада ушла на отдых, подняв со дна озера 2580,1 метра кабеля. Вторая бригада заступила на работу. Мастер — А.П. Алексеев. Ветер северный, 3–4 балла. В бригаде 45 человек.

16.00. Бригада закончила работу, подняв на баржу 2000 метров кабеля. Вновь вышла бригада мастера Асташкина. Ветер юго-западный 3–4 балла. В бригаде 52 человека.

24.00. Бригада закончила работу, вынув 2253,7 метров кабеля на баржу».

Итого, за 9 июля вынули 6633,8 метров. Выемка проходила вручную, при помощи шпиля.

12 июля. Пароход «Кареджи», подхватив на буксир баржу № 4521, взял курс на Петрокрепость, на барже в качестве сопровождающих отправились заместитель начальника района В.А. Воробьёв

и монтажёр К.М. Сезнев. Время хода от Осиновца до Петрокрепости — 6 часов. В Петрокрепости старший морской начальник задержал наш караван на четверо суток. Он сомневался, сможет ли такая большая баржа пройти по Неве от Петрокрепости до Ленинграда. У него не было уверенности в чистоте судового хода по реке, заполненной различными заграждениями и минами. Но после долгого колебания начальник всё же дал «добро», и караван пошёл на Ленинград. Путь от Петрокрепости до Ленинграда занял 7 часов. По прибытии в Ленинград баржу отвели в морской порт, где на площадке, находящейся на Гладком острове, и разгрузили. Разгрузка шла вручную силами пятидесяти рабочих. Во время стоянки баржи под разгрузкой работники мастерских ЛКС установили на палубе электролебёдку для механизации процесса выемки кабеля.

18 июля, 11 часов. В порт Осиновец пришла металлическая баржа № 4524. Как только она поступила в наше распоряжение, на ней сразу установили фрикционную лебёдку с электромоторным приводом и генератором.

20 июля баржа № 4524 отбыла на выемку кабеля. Механизация сократила количество рабочих. Если при ручном труде в две смены требовалось до 102 человек, то теперь с работой справлялись от 68 до 81 человека. Темпы выемки кабеля росли. Баржу погрузили всего за четыре дня.

По дням это выглядело так:

Дата	Наименование кабеля	Вынуто кабеля в метрах	Дата	Наименование кабеля	Вынуто кабеля в метрах
20 июля	103	3506,9	23 июля	103	1444,3
21 июля	103	7079	23 июля	101	4338,1
22 июля	103	8900,8			
Всего было вынуто 25279 метров кабеля и 78 соединительных муфт					

24 июля баржу № 4524 отправили в Ленинград. Перед выходом генератор с неё был перегружен на баржу № 4521. Сопровождающим отправился я. На рассвете наш караван уже подходил к Петрокрепости, Стены древней крепости, освещаемые восходящими лучами солнца, на глазах меняли свой цвет. Вначале они казались белыми, немного погода белый цвет сменился красным и через некоторое время тёмно-красным. Наш пароход осторожно миновал крепость, перевалив к левому берегу Невы, и подошёл к пристани. Капитан парохода сошёл на берег, в контору для оформления документов. В ожидании капитана сошли и мы. Вдоль стенки набережной канала мы увидели пулемётные гнёзда гитлеровцев, нас поразило колоссальное количество стреляных гильз, их было разбросано тысячи. Чувствовалось, что фашисты при обороне Шлиссельбурга не имели недостатка в патронах. Но вот вернулся капитан, мы последовали вниз по реке. Ландшафты на левом берегу были удручающие. Ни одного целого дерева! Торчали лишь пни да обожжённые стволы. Подошли к Ивановскому железнодорожному мосту: одна из ферм моста лежала в воде. Вода в судоходном пролёте бурлила, как на водопаде. Стрелой пролетели между быками. Вода была так упруга, что мы ощутили, как металлический корпус судна выдавливается на поверхность.

СССР-НКЭС
ЛЕНИНГРАДСКОЕ РАЙОННОЕ УПРАВЛЕНИЕ
 Главного Управления Электростанций и Сетей Центра (Главцентрэнерго)
„ЛЕНЭНЕРГО“
ЛЕНИНГРАДСКАЯ КАБЕЛЬНАЯ СЕТЬ

Отдел _____ Ленинград, ул. Халтурина, 2. Тел.: _____
 комм. 69-50, доб. № _____
 489-50 и т. д. доб. № _____
 № 0-44/17 _____ 17 июня 1944 г.

КОМАНДИРОВОЧНОЕ УДОСТОВЕРЕНИЕ

Выдано Ленинградской Кабельной сетью „ЛЕНЭНЕРГО“ бригаде работников ЛЭС в количестве 54 чел. в том, что они командированы в порты Осиновец, Кореджи, бухты Морье и Гольцман, Михарево и Волховстрой, сроком на 30 дней с 20-го июня по 20-е июля 1944г. для производства специальных кабельных работ:

- | | | | |
|-------|-------------------------|----------------------|-----------------------|
| Сев. | 1/ АЛЕКСЕЕВ, А. П. | 24/ КОСТЕРИНА, Е. И. | 46/ ВИНОВАТОВА, Л. М. |
| Сев. | 2/ ВАСИЛЬЕВА, М. А. | 25/ ГОРЯЕВА, Д. А. | 47/ ВЕДЕНЬЕВА, И. И. |
| Сев. | 3/ ГЕОРГИЕВА, Е. Р. | 26/ ЧЕРНОВА, М. Я. | 48/ НАДВАТЛО, М. А. |
| Сев. | 4/ ДАШЕНКОВА, В. Т. | 27/ ВИЛЬКИН, Н. И. | 49/ ВОЛДАНОВА, Е. А. |
| И. М. | 5/ ЖАРОВА, В. В. | 28/ ГОЛОВИНА, Н. И. | 50/ ТЕДОРОВ, А. А. |
| Сев. | 6/ ГАЛУЗА, Ф. Ф. | 29/ ДУДКИНА, М. Т. | 51/ ЕРШОВА, И. А. |
| И. М. | 7/ ИГНАТОВИЧ, Ф. С. | 30/ ТЕДРИЦА, Е. К. | 52/ АЛИТАНОВА, Н. М. |
| Зай. | 8/ КОНТОРОВИЧ, В. П. | 31/ ЯКОВЛЕВА, Р. Ф. | 53/ МИКЕЕВА, А. И. |
| Сев. | 9/ ЛОВЫШЕВА, М. Т. | 32/ ЕРШОВА, Е. С. | 54/ НИКИТИНА, О. А. |
| Сев. | 10/ ЛЕОНТЬЕВ, А. А. | 33/ ПОЗДНЯК, А. Н. | |
| Сев. | 11/ КУРВАТОВ, Б. Н. | 34/ ТИЛИНОВА, В. А. | |
| Сев. | 12/ НИКИТОВА, И. П. | 35/ ТЕДОРОВ, С. Я. | |
| Сев. | 13/ ПРОХОРОВА, Е. П. | 36/ БУКЕТОВА, М. Е. | |
| Зай. | 14/ СЕЛДЖИН, Г. И. | 37/ РЯХОВА, Е. Е. | |
| И. М. | 15/ МУНИН, А. И. | 38/ МИГЛО, В. Л. | |
| Сев. | 16/ КОПОВА, А. А. | 39/ СМЕРНОВ, И. Р. | |
| Зай. | 17/ ЧЕРЕДНИЧЕНКО, О. А. | 40/ ТАДБЕВА, Е. И. | |
| Сев. | 18/ ЯКУШЕВ, С. А. | 41/ ЛУКАШУК, М. А. | |
| Сев. | 19/ ЛЕВЧЕНКО, А. И. | 42/ КУРВАТОВА, А. Н. | |
| Сев. | 20/ ЛАВГАСОН, А. И. | 43/ НИКИТИНА, М. Д. | |
| Сев. | 21/ ЛЕОНОВА, В. И. | 44/ СТЕПАНОВА, А. И. | |
| Сев. | 22/ СПИРИДОНОВА, Н. В. | 45/ ИВАНОВ, Л. И. | |
| Сев. | 23/ ГРИГОРЬЕВА, Л. И. | | |

Директор Ленинградской Кабельной Сети _____
 Нач. Спец. отдела _____
 /Гльчичев

3
44

Командировочное удостоверение бригаде кабельщиков, выданное в июне 1944 года

Барж 4521

СССР Форма КС № 315

НАРКОМВОД
УПРАВЛЕНИЕ

АКТ СДАЧИ В АРЕНДУ № 3

пароходство ВЗРЛ

Пристань Осиновец 6 Шмидт 193 44 г.

Мы, нижеподписавшиеся, представители Деминградской каботажной компании Ленинград НКЭС

пароходства и представители Осиновецкой треста ВЗРЛ

удостоверяем, что находящееся в Осиновец
на реке Ладомжское озеро принадлежащее Сиб. Зап. Реч. Р-го
пароходству ^{самостоятельное} судно ВЗРЛ № 4521 ^{несамостоятельное} Баржа
имущество такелажа и инвентаря
№ 4521 размер: 50 длиной 9,2 шириной
общей площадью, осадкой, грузоподъемностью 600 тн
мощностью _____ силой водотолкающими средствами мощностью
сдано в арендное пользование 4^{го} июня мес. 193 44
в 12 час 00 мин. сдано в арендное пользование
Деминградской каботажной компании
Ленинград НКЭС

Ст. ф. 43

На основании договора заключенного, 13/4-1944 г. с Ленинград
_____ с полным содержанием за счет арендатора
_____ сроком с 4/VI-1944 до 1/VI-1944
в месте с Баржа № 4521 даны полный такелаж и инвентарное
имущество значащееся в прилагаемом сборнике
Техническое состояние передаваемого
состояние инвентарной книги
такелажа и инвентаря сборника

Количество остатка топлива Баржа № 4521 такелаж и
инвентарь / инвентар. книги сданы пр. Осиновец трест
(судно или имущество) Ленинград НКЭС
Ленинград НКЭС прняли арендаторам
(судно или имущество) Деминградской каботажной компании
Ленинград НКЭС. И. И. И.

Акты сдачи барж в 1944 году

Деятельность состояния погоды по Л.О с 10/VI по 20/VI-44г				
число месяц год	часы		число месяц год	
10/VI-44г	08	SSW-38	16/VI-44г	
	14	SE-18		08
	20	SE-28		14
11/VI-44г	02	SW-18	17/VI-44г	
	08	SW-18		02
	14	ENE-48		08
12/VI-44г	20	SE-38	18/VI-44г	
	02	SW-38		02
	08	WSW-48		08
13/VI-44г	14	WSW-28	19/VI-44г	
	20	ENE-18		02
	02	N-28		08
14/VI-44г	08	штиль	20/VI-44г	
	14	SE-28		02
	20	0		08
15/VI-44г	14	SSW-38		
	08	WSW-38		
	14	SW-48		
	20	SW-38		
15/VI-44г	02	SSW-18	E-60-80 W-20-40 S-100	
	08	SE-18		
	14	SE-38		
	20	SE-38		

Метеосводка о погоде на Ладожском озере
в июне 1944 года

СССР-НКО
ЛЕНИНГРАДСКОЕ РАЙОННОЕ УПРАВЛЕНИЕ
 Главного Управления Электростанций и Сетей Центра (Главцентрэнерго)
«ЛЕНЭНЕРГО»
 ЛЕНИНГРАДСКАЯ КАБЕЛЬНАЯ СЕТЬ

Отдел _____ Ленинград, ул. Халтурина, 2. Тел.: _____ Коммут. 8950, доф. № _____
 49950 в т. д. доф. № _____

№ 0-1171 КОМАНДИРОВОЧНОЕ УДОСТОВЕРЕНИЕ 25 Мая 1944 г.

Выдано Туманову Николаю Сергеевичу
 (фамилия, имя, отчество)
Ленинград Районной Сети «ЛЕНЭНЕРГО»
 (наименование органа «кабельной» удостоверения)
 командированному в Ленинград-Петербургский район
 (наименование района)
 Срок командирования 30 дней по 25 Мая 1944 г.
 Основание № 110 от 24 Мая 1944 г. № 55
 для выезда из дома «визы» паспорта сер. № 702219

Директор И. С.



СССР-НКО
ЛЕНИНГРАДСКОЕ РАЙОННОЕ УПРАВЛЕНИЕ
 Главного Управления Электростанций и Сетей Центра (Главцентрэнерго)
«ЛЕНЭНЕРГО»
 ЛЕНИНГРАДСКАЯ КАБЕЛЬНАЯ СЕТЬ

Отдел _____ Ленинград, ул. Халтурина, 2. Тел.: _____ Коммут. 8950, доф. № _____
 49950 в т. д. доф. № _____

№ 0-1172 ДОВЕРЕННОСТЬ 24 Мая 1944 г.

Дана сия писемому ЛКО - тов. ТУМАНОВУ, Николаю Сергеевичу в том, что ему поручается получение двух листов о потерях от 2-го Столбчатого ИЗОЛ, предоставляемых Ленинградской Кабельной Сети в порядке технической помощи.

Директор И. С.



Командировочное удостоверение и доверенность
 выданные Н.С.Туманову в 1944 году

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Акт								
Мы нижеподписавшие с одной стороны председатель								
Лад. Воен. Управления Инж. Механик Талчин А. А. и								
представитель Лен. Кад. Сети в лице пол. р-ка Пудисина								
И. С. с другой стороны представляли кабельный завод								
Васильевым. Первой сданы и второй гурман Пудисина								
за № 69 и № 89. Тендера сданы на ходу и толком								
неграбное как по Металлической ток и по Коробушки								
Плати, на основании договора между МДОЖСМ и Военн.								
Управления и Лен. Кад. Сетью МДОЖСМ								
Представитель Лад. Военн. Управления Талчин А. А.								
Талчин								
Представитель Лен. Кад. Сети Пудисин И. С.								
И. Пудисин								
21 мая 44г. Морис								

Акт сдачи тендеров
 в 1944 году

Капитан сообщил: «Скорость воды под мостом — 55 метров в секунду». Это было похоже на правду. Под левым берегом, на самом урзе воды, виделось много затонувших танков — это следы боёв за снятие блокады в январе 1944-го. У нас был приказ: как только пройдем Невский воздушный переход, звоним в Ленэнерго, чтобы предупредить о своём следовании. Вот и переход. Подходим к берегу, а там проволочные ограждения в шесть рядов, проходов нет. Мы собрали на берегу доски, жерди и другой подсобный материал и из него перекинули мостик через проволочное ограждение. У самого фундамента береговой опоры в землянке находился телефон. Звоним, вызываем дежурного инженера ЛКС и сообщаем о нашем движении. Чтобы попасть в морской порт, надо дожидаться развода мостов: наш пароход по своим габаритам не проходит под неевские мосты. Пришлось ожидать ночи на правом берегу. Заявку на развод мостов надо было подать до 16 часов, а сам развод производился так: Володарский мост с 23.10 до 23.50, а мост Лейтенанта Шмидта с 4.45 до 5.00. Надо было проскочить все мосты в этот период, чтобы за одну ночь достичь морского порта.

25 июля. Баржа № 4524 встала под разгрузку кабеля в морском торговом порту. Разгрузка продолжалась с 25-го по 28 июля, а 29-го баржа на буксире парохода «Кареджи» взяла курс на Ладожское озеро. 30 июля пришли в порт Осиновец. Здесь на баржу № 4524 перегрузили генератор, и она отправилась на выемку во второй рейс. В то время, когда баржа ходила в Ленинград, кабель вынимали на баржу № 4521. Механизация работ сильно сократила сроки.

Привожу календарь выемки на баржу № 4521 в том рейсе:

Дата	Номер фидера	Количество кабеля, вынутого на баржу в метрах	Дата	Номер фидера	Количество кабеля, вынутого на баржу в метрах
30 июля	101-105	2228	3 августа	105	770,2
31 июля	105	6259	4 августа	Шторм. Не работали	
1 августа	105	9670,1	5 августа	105	3409,6
2 августа	105	9697,1			
Всего вынуто 32034 метра кабеля и 80 соединительных муфт					

Связи с баржой нет уже сутки

На последнюю операцию по выемке кабеля баржа № 4524 отправилась **8 августа**. Погода благоприятствовала, старший по барже Воробьёв каждые два часа уверенно сообщал о результатах работы. Так прошло три дня. **11 августа** дежурный телефонист, находящийся у нас в землянке, разбудил меня в 6 утра. Оказалось, прошло уже четыре часа, как баржа № 4524 молчит. На вызов берега — не отвечает. Связист предположил, что произошёл обрыв линии. Проверка линии от землянки до концевой муфты вынимаемого кабеля на 25-й подстанции повреждения не выявила. Обрыв, очевидно, в самом кабеле. Спешим на берег. Вода в озере бурлит как в кипящем котле. Наблюдаем в бинокль, но обнаружить баржу не можем. Часов в 11 с Осиновецкого маяка пытаемся найти нашу баржу. Ветер с силой разбивает волны, на озере от волн стоит дымка. И глаз, даже вооружённый биноклем, не может проникнуть сквозь дымку. Баржи не видно. Что же всё-таки там случилось? А вот что. Ночью, **11 августа**, на озере разыгрался сильный шторм. Волны высотой до трёх метров, пенясь своими гребнями, понеслись с севера. Баржу бросало, как щепку. Воробьёв приказал отдать оба станковых якоря и закрепить разрезанный кабель «намертво» на барже. Это помогло барже удержаться на месте. Но приготовить завтрак из-за такой качки не удалось. С большим трудом вскипятили чай. Да и тот не удалось проглотить. Для того чтобы выпить кружку горячего чая, надо было протанцевать с этой кружкой не одну минуту, и лишь вылив добрую половину жидкости на свой костюм, можно было немного утолить жажду. Так продолжалось весь день. Отсутствие горячей пищи и сильная качка изнурили людей, у многих началась рвота. Прекращение связи по кабелю сильно встревожило нас. С наступлением сумерек сделали попытку подойти к барже на пароходе и снять народ. Но волна была высокая, а солнце уже зашло за горизонт, сделалось настолько темно, что капитан парохода не рискнул близко подойти к барже. Из-за рёва ветра даже прокричать ничего не удалось. Пароход вернулся в Осиновец. С рассветом я двинул на Осиновецкий маяк. Взобрался на башню, вышел на смотровую площадку (а высота маяка 73,5 метра) и едва смог рассмотреть в бинокль темную полоску баржи посередине озера. Я заметил белое пятно на кормовой рубке. Это по моему настоянию шкиперы смастерили щиты из фанерки и приколотили их к

обеим сторонам рубки — для лучшего опознавания наших барж. Минула половина дня, а вестей с баржи так и не было. Как ни вглядывался в даль, но обнаружить тендер около баржи не удалось. Просматривая в бинокль широкую полосу озера от Осиновецкого порта до баржи, я не увидел и следа нашего тендера. Десятки раз водил биноклем снизу вверх и справа налево — в стёклах маячили только грозные волны. Опуская в сотый раз окуляры бинокля от видневшейся на горизонте баржи, я вдруг заметил на пологой волне какой-то тендер. Он уже входил (вернее, его выносило ветром с волной) в ворота Осиновецкого порта. По номеру я понял: это наш тендер. Вся палуба его была усеяна народом. На палубе рядом с рулевым стоял Воробьёв. Сбежав вниз, я поспешил встретить наших людей. Выскочивший на пирс Воробьёв доложил о положении дел и состоянии личного состава: «Ночью шторм достиг небывалой силы. Измученная бригада требовала сойти на берег, но так как из плавучих средств у баржи тогда находился только тендер, я принял решение снять людей и на тендере вывезти их на берег. Но при таком ветре нечего было и думать — уйти на тендере. С восходом солнца ветер медленно стал отступать к востоку. К 11 часам волна начала бить в правую скулу баржи». Воспользовавшись этим, Воробьёв дал команду тендеру — подойти с подветренного борта баржи. Как только тендер встал у борта, вся бригада за несколько секунд переместилась на тендер. На барже остались монтёр Рубаник и мастер Алексеев. Попутный ветер помог тендеру быстро дойти до Осиновца. Вызвав по телефону машину, мы тут же доставили всех рабочих в лагерь. Там наша «тётя Наташа» с помощью В.Гусевой и Ф.Шамаровской на скорую руку состряпали им обед. Бригада, поев, отошла на отдых из землянки, где благополучно проспала до утра следующего дня. Утром ветер начал стихать. Тендер мог подойти к пирсу у Вагановского спуска. Захватив бригаду, он отвёз её на баржу. Выемка кабеля продолжалась.

Календарь выемки кабеля на баржу № 4524 в последнем рейсе

Дата	Номер фидера	Количество кабеля, вынутого на баржу в метрах	Дата	Номер фидера	Количество кабеля, вынутого на баржу в метрах
8 августа	101	2750	11 августа	Шторм. Не работали	
9 августа	101	6409,8	12 августа	Шторм. Не работали	
10 августа	102	941	13 августа	102	9694,7
ВСЕГО вынуто 19797 метров кабеля и 58 соединительных муфт					

Уходим...

13 августа выемка кабеля закончилась, и баржа № 4524 ушла в свой последний рейс на Ленинград. За четыре приёма на баржи было намотано 106866 метров кабеля и вынута 298 муфт.

Кроме того, на западном берегу озера находился кабель, вынутый там — 2439 метров. Кабель, пострадавший при бомбёжке, — 398 метров. Аварийный запас на барабанах — 1962 метра. После того, как баржа № 4524 ушла в Ленинград, от Управления Ленэнерго получено распоряжение: после разгрузки баржи в Ленинградском морском порту отправить в адрес Волховской ГЭС 500 метров кабеля, вынутого из озера. Это количество было отправлено и оставлено в трюме. При сдаче баржи № 4524 его записали в акт.

25 августа мною на имя главного инженера ЛКС была дана служебная записка:

«Довожу до Вашего сведения, что из предполагаемого к выемке из Ладожского озера кабеля, общим количеством 110740,4 метра, на 25 августа вынута и намотано на баржи — 106866 м. Вынута и намотано на барабаны у деревни Кокорево — 2288 метра. Следовательно, всего вынута кабеля 109154 метра. Невынутый остаток распределяется следующим образом: восточный берег — 1123,4 метра, западный берег — 696,9 метра. Негодные куски на фидере № 101 в озере — 766,1 метра. Итого, не вынутого кабеля — 2586,4 метра. Ввиду больших затрат, необходимых для выемки остающегося кабеля и его непригодности к эксплуатации, считаю дальнейшую выемку не производить из-за нерентабельности этого дела».

На служебную записку была наложена резолюция:

«Согласен. Главный инженер И.И. Ежов».

Итак, подсчитаем баланс кабеля по Ладожской передаче.

После выемки и отбраковки признано годным:

Кабеля на 10 киловольт — 1962 метра

Кабеля на 6 киловольт — 80000 метров

Кабеля на 1 киловольт — 29702 метра

Проложено на кирпичные заводы — 1000 метров

Всего кабеля — 114250 метров.

3-й экземпляр выдается арендатору.

Форма ССВ № 58-6.

Корсуши

Акт приемки из аренды № 5617

Пристань *Петрокрепость, 29 августа* 1944 г.

Мы, нижеподписавшиеся, представители *пристаней Петрокрепости*
Государственного Речного Пароходства и представители *Ленинград-*

ской Раблиторской сети Ленэнерго НКЭС

удостоверяем, что *паровое* судно *"Корсуши"*, имущество *(название)*,
впаровое судно *(название)*, сданное *3* числа *июля* мес. 1944 г.

по акту № *3* в арендное пользование *Ленинградской Раблиторской*
сети Ленэнерго НКЭС

арендатором возвращено обратно вместе с такелажом и инвентарем *29* числа *августа* мес.
1944 г. в *двадцать девять* часов на реке *Нева* в распоряжение

Государственного Речного Пароходства.

Описание технического состояния *судна* и инвентаря *горючее*
Дополнительно ко брашене находившимся в момент
взвешивания, следует прибавить 48 часов потреб-
ности на плановую промывку котла, которая
за период аренды не производилась и необхо-
димо произвести всег за приемкой из
аренды

Всего *судно* находилось в арендном пользовании *90* дней *3* час.
имущество

Количество остатка топлива

"Корсуши"
(судно или имущество)



"Корсуши"
(судно или имущество)

Травяпечата. Учк. № 4022

Зам. нач. прист. Петрокр.
Зам. нач. сети Ленинград.
29.8.44

Подсчитаем затраты, которые мы имели при ликвидации Ладожской электропередачи в человеко-днях:

Выемка — 5682
Разгрузка в порту — 1250
Всего: 6932 человеко-дня.

Количественные объёмы обслуживания выемки кабеля:

1. Работа пароходов — 2330 часов
2. Работа тендеров — 94 суток
3. Аренда барж — 142 суток
4. Работа водолазов — 84 станций (смен)
5. Расход угля — 268,8 тонн

Приводим перечень по наиболее крупным видам затрат:

1. Затраты по рабочей силе, без начислений — 215000 рублей
 2. Отработка в фонд восстановления — 14886 рублей
- Итого: 229886 рублей

Денежные затраты по аренде плавсредств, водолазов и прочего:

№№ п/п	Наименование	Затраты в рублях	Примечание
1	Буксирный пароход «Кареджи»	124495,6	
	Буксирный пароход «Чудово»	11180,2	
Итого:		135675,8	
2	Баржи № 4521 и № 4524	97123	
3	Тендеры №89 и №69	45000	
4	Водолазы	5707,6	Сюда не вошли затраты на водолазов ЛКС-44 станций (смен)
5	Автотранспорт	1129	
6	Уголь для буксирных пароходов	37632	

Конец августа 1944 года. В основном, подводный кабель из озера извлечён, погружен на баржи и отправлен в Ленинград. Там, на территории Ленинградского торгового порта кабель выгрузили на берег, осмотрели, отбраковали, намотали на барабаны, перевезли на склад ЛКС. В Ленинграде в это время начались восстановительные работы на кабельных сетях. Прибывший с Ладоги кабель подоспел как нельзя вовремя. Его начали использовать на подводных и наземных ремонтных работах. Вот уже более 30 лет, как кабель, выполнив свою боевую задачу по прорыву энергетической блокады в 1942 году, действует в мирных условиях.



Музей в Осиновце на берегу Ладожского озера.



На экспозиции в музее.



Соединительная муфта в музее Дороги Жизни. Этот музей находится в посёлке Осиновец на Западном берегу Ладожского озера, основан в 1972 году как филиал Центрального Военно-морского музея

Ветераны Специального кабельного района ЛКС у обелиска в месте выхода подводного кабеля. Ладога, май 1975 г.



Ветераны Специального кабельного района ЛКС. Слева направо: М.И. Советникова, В.И. Суханова, С.Е. Дмитриев, Ф.Ф. Шамаровская



Ветераны — участники Ладожской эпопеи.

Слева направо: В.А. Фёдоров, К.К. Волчков, И.И. Ежов, Н.С. Туманов,
В. М. Купчинкин, Е.И. Синьковская, А.П. Воробьёв, А.Н. Говоров, Л.Г. Молчанов, Т.М. Борисов



Группа ветеранов на выставке
«Портретная галерея ветеранов Дороги жизни» в Доме офицеров



Каталог выставки «Портретная галерея ветеранов Дороги жизни» в Доме офицеров и страница с указанием скульптурного бюста Н.С.Туманова работы М.Е. Шейко. Ленинград. 1974 г.

ЯХЕНКО Рудольф Михайлович. Род. 1935 г.
Михаил Николаевич Малютин. 1975.
Х., м. 58 × 95.

СКУЛЬПТУРА

АСТАПОВ Василий Павлович. Род. 1918 г.
Михаил Степанович Муров. 1960.
Гипс тон. 54 × 60 × 32.
Василий Гаврилович Бабюк. 1973.
Гипс тон. 49 × 41 × 30.
Дмитрий Александрович Миняев. 1973.
Гипс тон. 47 × 40 × 35.
Виктор Михайлович Герасимов. 1974.
Гипс тон. 45 × 32 × 27.

Алексей Семенович Гуторов. 1974.
Гипс тон. 41 × 55 × 34.
Василий Алексеевич Еледиц. 1974.
Гипс тон. 50 × 45 × 34.
Петр Григорьевич Михайлин. 1974.
Бронза. 47 × 28 × 28.

ЗАРЕЦКИЙ Эдуард Вульфович. Род. 1931 г.
Иван Никифорович Баскаченко. 1973.
Бронза. 43 × 23 × 26.
Валентина Федоровна Хондожко. 1974.
Бронза. 51 × 21 × 25.
Шая Львович Мушкин. 1975.
Бронза. 50 × 21 × 25.

ЗИНОВЬЕВ Николай Петрович. Род. 1946 г.
Никифор Неофитович Зазимко. 1974.
Гипс тон. 47 × 30 × 27.
Алексей Александрович Терлецкий. 1974.
Гипс тон. 45 × 20 × 25.
Виктор Сергеевич Чероков. 1974.
Гипс тон. 40 × 55 × 30.

КОЧУКОВ Николай Сергеевич. Род. 1920 г.
Заслуженный художник РСФСР.
Вольдемар Матвеевич Виролайнен. 1973.
Бронза тон. 35 × 19 × 21.
Сергей Максимович Сергеев. 1974.
Бронза. 40 × 27 × 25.

Петр Александрович Столяров. 1974.
Бронза тон. 50 × 25 × 20.

МУРЗИН Александр Алексеевич. Род. 1914 г.
Александр Андреевич Шевчук. 1975.
Гипс тон. 52 × 50 × 32.

ШЕЙКО Мария Ефимовна. Род. 1921 г.
Дмитрий Ананьевич Сокирко. 1973.
Гипс тон. 41 × 22 × 30.
Петр Васильевич Войк. 1974.
Гипс. 40 × 19 × 26.
Алексей Николаевич Новоселов. 1974.
Гипс. 39 × 20 × 26.
Николай Сергеевич Туманов. 1974.
Гипс. 40 × 21 × 26.

ГРАФИКА

АЙЗЕНШТАДТ Елизавета Ефимовна. Род. 1924 г.
Лидия Николаевна Анкина. 1975.
Литогр. 57 × 40.

Ольга Ивановна Депутат. 1975.
Литогр. 57 × 40.
Ольга Васильевна Рюхина. 1975.
Литогр. 57 × 40.
Екатерина Сергеевна Филиппова. 1975.
Литогр. 30 × 40.

БЕРЗИН Иван Юрьевич. Род. 1889 г.
Василий Григорьевич Ишнев. 1974.
Литогр. 65 × 45.
Андрей Иванович Патрашкин. 1974.
Литогр. 65 × 45.

ВЕТРОГОНСКИЙ Владимир Александрович. Род. 1923 г.
Заслуженный художник РСФСР,
член-корреспондент Академии художеств СССР.
Семен Иосифович Шебшаевич. 1973.
Б., кар.

ГАЛЕРКИН Александр Михайлович. Род. 1916 г.
Вадим Николаевич Вошалов. 1975.
Литогр. 55 × 45.
Петр Николаевич Колбнев. 1975.
Литогр. 55 × 45.

«Народ вздохнёт и песню с силой новой споёт о Ладоге родной»

Ну, а люди, участвующие в прокладке, эксплуатации и выемке кабеля на Ладожском озере? Где они, что случилось с ними? Надо напомнить, что Специальный Кабельный район был расформирован 1 декабря 1944 года, личный состав, оставшийся к тому времени в районе, перевели в 35 киловольтный район ЛКС Ленэнерго.

Из участников героической Ладожской эпопеи уже нет в живых С.А. Алексева, С.И. Барышева, А.И. Баландина, А.Н. Васильева, В.А. Воробьёва, Е.С. Долгинского, К.М. Мокрина, Мамина, А.А. Рубаника, Ф.С. Холоменкова, И.В. Чертолысова, В.Е. Тихова, М.Ф. Охроменко. Ушли на пенсию по болезни К.П. Асташкин, И.Н. Захаров, Е.Е. Никитина. Кто-то из моих товарищей по Ладожским работам перешёл на другие предприятия, а большинство стали пенсионерами по старости. Время делает свое дело...

Но еще и сейчас в Кабельной сети Ленэнерго работают наши ветераны: Н.К. Асташкина, А.В. Бараев, С.Е. Дмитриев, К.Н. Зекин, Е.Е. Егорова, И.Г. Смирнов, К.М. Сезнев, В.И. Суханова, М. Советникова, Т.П. Лягина, С.П. Полтаевский, П.И. Волков, Ф.Ф. Шамаровская, М.Ф. Фёдорова и другие.

Недавно я побывал на западном берегу Ладожского озера. На опушке леса у Вагановского спуска, в нескольких сотнях метров от памятника «Разорванное кольцо», видны котлованы, часть их заросла кустами. На дне котлованов остатки свай и стоек. Это то, что осталось от наших землянок и сооружений 25-й подстанции. На самом берегу озера, дальше к северу от памятника, метрах в трёхстах от дорожного столба с цифрой «40», установлен памятный знак. На нем надпись: «Героическим защитникам города Ленина в годы Великой Отечественной войны».

Влево от памятного знака, если встать лицом к озеру, видны два больших валуна. Так вот, от котлованов со сваями через шоссе, в промежутке между двумя валунами и далее на маяк



Памятник героям Ладоги,
погибшим в 1941–43 годах



Братская могила в бухте Осиневец.
Современный вид

Кареджи, чуть заметный на горизонте, проходили пять легендарных силовых кабелей — пять ниток жизни, сыгравших такую большую роль в снабжении электрической энергией блокадного Ленинграда в 1942–1944 годах.

Ещё долго ладожские рыбаки и спортсмены-аквалангисты будут находить в озере отдельные участки силового подводного кабеля, оставленные при выемке. А значит, будут помнить то время, когда этот кабель спасал Ленинград, и тех людей, которые отдали свою жизнь за прорыв энергетической блокады, не дожив до светлых дней Победы, и тех участников этой славной эпопеи, кому суждено было уцелеть.

Ленинград. 1973 г.

НЕПРОШЕДШЕЕ ВРЕМЯ

Послесловие

История создания этой книги занимает ровно столько спрессованных мгновений, сколько вместил в себя сегодняшний победный Май — семь мирных десятилетий.

События, описанные в ней, жили в душе автора всю послевоенную жизнь. Почти тридцать лет он работал над рукописью, день за днём, добавляя то одну страницу, то другую. Точка была поставлена лишь в 1973 году. А дальше, почти шестнадцать лет (автор скончался в 1989-м) он бился за то, чтобы рукопись стала книгой. Упрямо ходил по инстанциям. Где-то ему отвечали: «Надо уменьшить “технизмы”, сосредоточиться на романтизме. Зачем эти схемы? Приложение, таблицы и прочее следует убрать, вставить побольше разговорной речи». Кто-то советовал «добавить главу» про ту или иную военную организацию. А кто-то настаивал: «Необходимо усилить в повествовании роль партии и правительства»... «Ничего путного», — горько отмечал Никодим Сергеевич в своём дневнике, вернувшись домой после очередной аудиенции.

Ему хотелось поведать о своей Ладоге с точностью инженера, с точностью историка, с точностью ленинградца. Ольга Берггольц говорила про то время: «Я не героистовала, я жила...» Это относилось к ним ко всем, известным и неизвестным рядовым героям. На пафос у них тогда просто не было сил.

Каждая схема, таблица, спецификация (или как тогда говорили, «спесификация»), для автора являлись не просто техническими подробностями, но частью судьбы — за ней стояли люди, живые и ушедшие. Герои продолжали уходить, рубцов на сердце добавлялось, а рукопись лежала без движения. Надо заметить, про Ленинградскую блокаду тогда вообще не очень-то говорили — такова была установка партии и правительства. К тому же операция прокладки кабелей на Ладоге, тщательно засекреченная в блокаду, так и оставалась тайной.

Поэтому сейчас эта история выглядит открытием.

Когда отца не стало, его дочь Татьяна Никодимовна Косоурова (Туманова) принялась заниматься рукописью сама. Во-первых, сохранила весь архив — дневники, техническую документацию, вещи. Во-вторых, начала толкаться в издательства. Дочь унаследовала от отца не только цвет глаз, но и неотступное упорство, и генетическую память. Когда смотришь сейчас на фотографию, где Никодим Сергеевич держит на руках маленькую Таню, отмечаешь у неё такую же прямоту во взгляде, такую же решимость. И такую же незамутнённость облика, открытость, что и у матери (на соседнем снимке). Недаром отец носил эти фотографии — дочери и жены — в своём самом важном документе, партийном билете. Он надеялся на близких, верил в дочку.

17 Апрель 1946г. в 11²⁰ родилась Таня /вес 2,8кг/
по сему поводу паяльщик подписал на записке
Чоб паяльщик Тма на 2500 руб.
Еще не возмущал до 1966г. Тма подала
202 деньги сами. Тма сделала ей до конца
до 2000 года. Каша неважно была в 1966г.
Тма не изменила.

Страничка дневника: «Родилась Таня...»

Книга была главным делом его жизни. Хотя и остальных дел хватало. Никодим Сергеевич продолжал работать в Кабельной сети Ленэнерго — прокладывая другие «нити жизни», творчески относясь к своей профессии и внося всё новые предложения. При этом оставался депутатом Ленсовета (стал им ещё до войны), активно участвовал во всех конференциях и встречах, касающихся блокады, постоянно выступал перед ребятами, сотрудничал с музеями. В их экспозиции в дар от Туманова поступило много бесценных свидетельств ладожской эпопеи. Никодим Сергеевич отнёс туда и бензиновую паяльную лампу — ею запаивали свинец кабеля, и бензорезы для разрезания кабельной брони, и лыжи, которые они использовали при ремонтах, и чайную кружку, и свой прорезиненный плащ — в нём он выходил на озеро...



Фото жены С.П. Тумановой и Н.С.Туманова с дочкой
внутри обложки партбилета



Н.С. Туманов с дочкой Таней

Но книга оставалась главным делом его жизни.

Дочь выросла и продолжила это дело.

Когда мы встретились с Татьяной Никодимовной, удивились схожести судеб: мой отец тоже всю войну сражался на Ладоге. Закончив авиа-военно-морское училище, он стал механиком авиабазы Балтийского флота 21 июня 1941 года. Может, они даже были знакомы. По сути, ничего удивительного в этом нет. Вся коренная система нашего города — одно целое, все живые корешки переплетены друг с другом.

Мы начали работать над книгой вместе. Книга давалась и «поддавалась» нам с большим трудом. Постоянно вылезали какие-то «белые пятна», которые надо было исследовать, какие-то рифы, которые нужно было преодолевать. Рассказ про Лугу пришлось расшифровывать — он сохранился лишь в рукописи, а почерк у Никодима Сергеевича «стенографический». Фотографии тоже куда-то «ныряли» и долго не выныривали. Внезапно встал вопрос:



Расти, Таня, расти



«Вот она, Ладога...».
(Т.Н.Косоурова (Туманова)). 2015 г.

откуда во второй части книги всплыл «Карасёв» с теми же инициалами, что и «Карась». Оказывается, до 1943 года Иван Петрович был управляющим Ленэнерго, а затем стал заместителем народного комиссара электростанций СССР. Очевидно, после повышения он вынужден был слегка изменить фамилию на «более русскую». Время приоткрывало свои тайны крайне нехотя. Тексты пропадали из компьютера в никуда по необъяснимым причинам.

Нам одновременно пришла в голову мысль: книга идёт так же тяжело, как и бои за снятие блокады. Одна попытка, вторая, третья... Блокада была сатанинским замыслом, адским.

На память пришли строки Блока: «И в дни войны, и в дни свободы кровавый отблеск в лицах есть...»

А потом всё пошло как бы с ускорением. Тоже как в истории. Отвоевали Ленинград, отвоевали Ленинградскую область, отвоевали мир у войны...

Нам открылось множество новых деталей и фактов. Откуда-то, словно само собой, выходили из небытия имена людей, которых до этого мы знали лишь по инициалам:

Асташкин Константин Петрович, Давыдов Михаил Андреевич, Купчинкин Василий Михайлович, Дмитриев Сергей Ефимович, Проскурин Александр Фролович, Лягина Татьяна Павловна, Шамаровская Фёкла Фёдоровна... Нашлись даже блокадные планшет, карандашик в гильзе, лупа и компас, принадлежащие Никодиму Сергеевичу, о которых мы и не подозревали. Всё начало не распадаться, а связываться в одну аранжировку Времени.

Оказавшись на скрипичном концерте «Двадцать четыре скрипки короля», который исполнял Симфонический оркестр Санкт-Петербурга (дирижёром и солистом был народный артист Сергей Стадлер), я вдруг услышала явный аккомпанемент к строкам книги. Опера жившего в восемнадцатом веке Жана-Филиппа Рамо называется «Бореады». Помните: «Сильный ветер давил с севера, баржа заваливалась на бок...» Борей — это и есть северный ветер. Он словно вновь всколыхнулся и — стал зримым в этой музыке. Скрипка Сергея Стадлера передала всю его ожесточённость, всю его мощь, все его порывы и ледяное дыхание.

Книга ожила для нас.

Мы не стали ничего менять в этой рукописи. Делая литературную обработку текста, я оставила даже прерывистость глагольных времён. Вот только что автор писал: «Составлен план работ. Провели ремонт». И вдруг: «Идём на барже. Боцман Потапов выходит на палубу». Прошедшее время у автора постоянно смешивалось, соединялось со временем настоящим. Я думаю, оттого, что продолжало беречь душу, не зарастало травой забвения. Оно было и осталось Непрошедшим временем.

Наверное, в этом и заключён главный смысл нашей Памяти...

Татьяна Кудрявцева,
член Союза писателей России
Санкт-Петербург, 2015

ПРИЛОЖЕНИЯ

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

СПИСОК

личного состава экипажа тральщика ТЩ-81, погибшего при отражении атак фашистских самолетов на Ладожском озере 30 октября 1942 года при прокладке 105-го фидера

№ п/п	Фамилия Имя Отчество	Специальность	Год рождения
1.	Макаров Иван Васильевич	Боцман Главный старшина	1913
2.	Кузнецов Петр Яковлевич	Комендор Старшина II статьи	1910
3.	Марков Иван	Старшина II статьи	1909
4.	Суханов Андрей Константинович	Кок Краснофлотец	1910
5.	Гаков Иван Яковлевич	Пулемётчик Краснофлотец	1914
6.	Яковлев Тимофей Яковлевич	Минёр Краснофлотец	1908
7.	Петров Борис Алексеевич	Котельный машинист Краснофлотец	1900
8.	Шимаков Василий Егорович	Котельный машинист Краснофлотец	1902
9.	Исаков Дмитрий Иванович	Рулевой Краснофлотец	1909
10.	Матвеев Иван Алексеевич	Фельдшер Старший военфельдшер	1921

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

СПИСОК

сотрудников Ленинградской кабельной сети Ленэнерго, работавших на прокладке и монтаже подводного кабеля через Ладожское озеро и награждённых орденами и медалями СССР.

- I. Орденом Ленина — А.И. Баландин
- II. Орденом «Красная Звезда» — И.И. Ежов
- III. Орденом Трудового Красного Знамени: В.А. Воробьев, В.А.Фёдоров
- IV. Орденом «Знак Почета»: С.А. Алексеев, К.П. Асташкин, Е.С. Долгинский, В.М. Купчинкин, Н.С.Туманов, Ф.С. Холоменков
- V. Медалью «За Трудовую Доблесть»: С.Е. Дмитриев, И.Г. Смирнов, И.Н. Захаров
- VI. Медалью «За Трудовое Отличие»: С.И. Барышев, А.Ф. Проскурин, А.А. Рубаник, К.М. Сезнев, П.М. Белевич, И.Е. Черголысов

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

ОТЧЁТ

По профилактике кабелей электропередачи, произведённой, в период с 12-го августа по 15 сентября 1943 года, согласно плану, утверждённого Управляющим Ленэнерго 16 августа 1943 года.

За истекший период профилактике подверглись фидера № 103, № 104 и № 105. Профилактические испытания проводились высоким напряжением выпрямленного тока в 50 киловольт. Во время испытания произошло: 17 пробоев в кабелях. Причем, по количеству пробоев фидера распределяются в следующем порядке:

1. Фидер 103 имел 9 пробоев
2. Фидер 104 имел 5 пробоев
3. Фидер 105 имел 3 пробоя

Из 17 пробоев — 12, то есть, 70% от общего количества, падает на соединительные муфты и 5 пробоев, то есть, 30%, — на целые места в самом кабеле. Всего за отчётный период было израсходовано на ликвидацию пробоев 952 метра кабеля и смонтировано 36 соединительных муфт. После проведения этих работ фидера № 103, 104 и 105 выдержали испытание высоким напряжением 50 киловольтного выпрямленного тока в течение 15 минут, имея следующие точки утечки.

Фидер № 103 — 0,20-0, 20-0,20 миллиампер

Фидер № 104 — 0,35-0,35-0,35 миллиампер

Фидер № 105 — 0,25-0,25-0,25 миллиампер.

Сопротивление изоляции после испытания высоким напряжением было:

По фидеру № 103 — 20-20-20 мегом между фазой и землёй.

По фидеру № 104 — 25-25-25 мегом между фазой и землёй.

По фидеру № 105 — 20-20-20 мегом между фазой и землёй.

Все данные о ремонтных работах по фидерам и испытаниям сведены в сводную таблицу, составленную отдельно для каждого фидера.

<u>А всего по 17 ремонтам</u>	<u>Среднее на один ремонт</u>	
Смонтировано с/муфт	36	2,1
Убрано с/муфт	19	1,1
Израсходовано кабеля	952 метра	56 метров
Время, затраченное на ремонт (в сутках) с момента пробоя	67 суток	4 суток

ПРИЛОЖЕНИЕ 4
РЕЗУЛЬТАТЫ ДОЖИГАНИЯ ФИДЕРОВ
(Произведённые в июле–сентябре 1943 года)

Фидер № 103						
Номер п/п	Дата	Напряжение дожигания в киловольтах	Время дожигания в минутах	Ток утечки в амперах	Место пробы	Отметка заложения в метрах
1.	10 июля	7	50	0,7	С/муфта	11
2.	2 августа	4	40	0,6	Кабель	6,6
3.	18 августа	5	150	0,7	С/муфта	10
4.	20 августа	5	30	0,7	-«-	9
5.	21 августа	7	50	0,6	Кабель	5
6.	23 августа	7	40	0,7	С/муфта	8
7.	26 августа	5	80	0,6	Кабель	7
8.	30 августа	5	30	0,65	-«-	2,5
9.	2 сентября	5	50	0,6	-«-	2,5
10.	7 сентября	5	40	0,6	С/муфта	11
Фидер № 104						
1.	30 июля	5	50	0,7	С/муфта	12
2.	8 августа	5	150	0,7	-«-	12
3.	18 августа	5	50	0,75	-«-	6
4.	20 августа	7	30	0,6	-«-	7
5.	22 августа	5	50	0,7	-«-	5,5
6.	29 августа	7	30	0,7	-«-	13
Фидер № 105						
1.	3 сентября	5	30	0,7	С/муфта	8
2.	6 сентября	5	50	0,65	-«-	4
3.	10 сентября	6	510	0,65	-«-	5
В среднем по всем фидерам		5,2	104	0,66		7,4

ПРИЛОЖЕНИЕ 5

Приложение 46

Т А Б Л И Ц А

Количества аварийных и профилактических пробоев
подводных кабелей за 1943 год.

№ № фиде- ров	Количество пробоев	Месяца года											
		I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
105	Аварийных	-	-	-	2	-1	-	1	-	-	-	-	-
	Профилактических	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-
	итого:	-	-	-	2	-1	-	1	-	3	-	-	-
104	Аварийных	1	-	1	2	-	-	-	-	-	-	1	-
	Профилактических	-	-	-	-	-	-	3	5	-	-	-	-
	итого:	1	-	1	2	-	-	3	5	-	-	1	-
103	Аварийных	1	1	1	2	1	-	-	-	-	-	-	-
	Профилактических	-	-	-	-	-	-	1	6	2	-	-	-
	итого:	1	1	1	2	1	-	1	6	2	-	-	-
101	Аварийных	-	1	1	1	1	-	1	1	1	-	-	-
	Профилактических	-	3	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-
	итого:	-	4	1	1	1	-	3	1	-	-	-	-
ИТОГО за месяц:		2	5	3	7	3	-	8	12	5	-	1	-

ВСЕГО за год: 46

ПРИЛОЖЕНИЕ 6

СПИСОК

лиц, демобилизованных из Советской Армии и завербованных на работы по выемке подводных кабелей на Ладожском озере на 1 июня 1944 года

- | | | |
|-------------------------|---------------------|-----------------------|
| 1. А.Ф. Ангасаров | 21. К.Н. Зекин | 41. Савин |
| 2. Артемьев | 22. Г.С. Ильин | 42. И.М. Свиридов |
| 3. А. Бараев | 23. А.И. Иванов | 43. А.П. Смирнов |
| 4. В.М. Бабенко | 24. С.Ф. Иванов | 44. Д.А. Спицын |
| 5. Г.Н. Бурукин | 25. И.И. Ивко | 45. А.Я. Сарончук |
| 6. И.П. Буторин | 26. С. Елижединов | 46. Селюгин |
| 7. В.С. Бораблик | 27. П.М. Ефремов | 47. И.А. Трифонов |
| 8. В.П. Воронцов | 28. Д.С. Ермаков | 48. Н.К. Таранов |
| 9. Н.К. Волеулов | 29. В.П. Кувшинов | 49. В.И. Тетерин |
| 10. Воронов | 30. В.П. Каштанов | 50. Н.С. Тошматов |
| 11. А.И. Горбачев | 31. А.И. Кулешов | 51. Фурин |
| 12. Н.Д. Грищун | 32. С.Д. Кремена | 52. Г.С. Филаретов |
| 13. Гуляйджидинов Салох | 33. Комельков | 53. Л.П. Феденеев |
| 14. С.М. Гомерман | 34. Н.П. Костихин | 54. Ф.В. Чередниченко |
| 15. Ф.А. Делькин | 35. А.В. Калинин | 55. Ф.В. Чагочкин |
| 16. Д.П. Данилов | 36. С.Г. Кубышкин | 56. Чуев |
| 17. К. Джазикбаев | 37. А.М. Моралев | 57. Н.М. Чернов |
| 18. Данильченко | 38. В.Ф. Николаев | 58. П.П. Щербинин |
| 19. П.Я. Жаворонков | 39. С.П. Полтавский | 59. Степанов |
| 20. В.М. Зоров | 40. А.Ф. Петров | |

ПРИЛОЖЕНИЕ 7

СПИСОК

сотрудников ЛКС Ленэнерго,
направленных 20 июня 1944 года на выемку кабеля на Ладожское озеро

- | | |
|----------------------|----------------------|
| 1. А.П. Алексеев | 31. М.А. Надбайло |
| 2. Н.М. Алифанова | 32. О.А. Никитина |
| 3. М.Е. Букетова | 33. М.Ф. Лобушева |
| | 34. А.Е. Леонтьева |
| 10. Ф.Ф. Галуза | 35. А.И. Лебедева |
| 11. Л.М. Григорьева | 36. К.И. Лавгасов |
| 12. Е.Е. Глухова | 37. В.Н. Леонова |
| 13. Д.А. Горяева | 38. М.А.Лукащук |
| 14. Н.И. Головкова | 39. Н.П. Прохорова |
| 15. З.Т. Даниленкова | 40. А.Н. Поздняк |
| 16. М.Т. Дудкина | 41. Г.М. Селюгин |
| 17. В.В. Жарова | 42. Н.В. Спиридонова |
| 18. Е.К. Жедрина | 43. И.Г. Смирнов |
| 19. Ф.С. Игнаткович | |
| 20. Е.С.Ершова | 50. М.Н. Чернова |
| 21. Е.С. Ершова | 51. А.И. Шунин |
| 22. Е.П. Канторович | 52. А.А. Хопова |
| | 53. С.А. Ямушев |
| 30. М.Д. Никитина | 54. Г.Ф. Яковлева |

ЛУГА

В конце июля 1941 года Н.С. Туманова назначили начальником участка по устройству электрозаграждений на Лужском оборонительном рубеже. Его команда работала на III линии, между деревней Жельцы и санаторием «Живой ручей». Когда эта линия была установлена, кабельщикам приказали перейти на новый участок в районе реки Ящерки. Но они не успели: немцы подошли вплотную, заняв Ящеру, а вскоре и Лугу. Группа Никодима Сергеевича попала в окружение. Позднее он вспоминал о боях за Лугу так:

«Нет возможности перечислить подвиги. Расскажу о некоторых. С огромным уважением и отдачей почестей...»

41-й корпус генерал-майора Астанина держал Лугу с 12 июля по 24 августа 1941 года. У немцев одна дивизия пришла из-под Парижа. Немцы шли колоннами в рост, не стреляя, а крича: “Русь, сдавайся!”. Они думали, что мы обречённо поднимем руки. Но не тут-то было. Полковник Машонин (он командовал нашей 177-й дивизией) подпустил их на 50 метров, открыл ураганный огонь, и “каша” у немцев, и так до трёх раз. Полтора месяца шли немцы 20 километров...»

Лужский оборонительный рубеж стал первым в истории Великой Отечественной войны. Враг не смог взять Лугу штурмом. Ожесточённое сопротивление наших войск затормозило группу армий «Север» на пути к Ленинграду. А ленинградцы в это время укрепляли подступы к городу

Выход из окружения был тяжелейшей операцией, продлившейся до конца сентября 1941 года. Из 120 командированных на Лужский рубеж до Ленинграда удалось добраться лишь 21 кабельщику. Многие погибли, часть людей фашисты захватили в плен, а четырёх человек (среди них был и А.В. Фёдоров, главный инженер ЛКС) враги повесили...

Никодим Сергеевич сумел выйти из-под Луги сам и вывести своих людей. Не такой он имел характер, чтобы пропасть. Судьба сохранила Туманова для будущих испытаний. В истории войны Луга навеки связана с Ленинградом. А в биографии автора этой книги Луга оказалась прелюдией к Ладоге.

Тогда же, в Лужском кольце, Туманов скрупулёзно записал обо всём, что происходило вокруг. Эти странички хранят неприглаженную правду войны. Строчки набросаны торопливым почерком, с сокращениями — тогда было не до каллиграфии.

К счастью, нам всё удалось расшифровать. В архиве Никодима Сергеевича Туманова обнаружили отрывочные дневниковые записи, по-видимому, относящиеся к тому же времени, что и Записки. Эти строки могут стать эпиграфом Лужской эпопеи:

«Плох тот командир, который уповает лишь на требование долга, не заботясь о том, чтобы подчинённые уважали и любили его, и чтобы каждый приказ они выполняли не только умом, но и сердцем... Выход из окружения к своим требует подвига. Побеждает тот, кто не дрогнул, не повернул обратно...»

Татьяна Кудряцева

ЛУЖСКИЕ ЗАПИСИ, НАБРОСАННЫЕ В АВГУСТЕ–СЕНТЯБРЕ 1941 года

Отъезд. С. Зотов: «Попить пива в последний раз». Варшавский вокзал. В вагонах побитые стёкла, пассажиров мало. Поезда идут без расписания. Прибытие в Толмачёво. Бомбёжки. Повозка с сеном — парни-солдаты с сена упали, лошади понесли и застряли при переезде на насыпи. Идём по густым аллеям. Познакомились с планом работ. Разбили его на участки. Всего будет 7 участков. Начали работу сначала на 1 участке, потом у моста у деревни Жельцы, потом у санатория «Живой ручей». Утреннее купание в реке Луге с мостков санатория. Дорожка мимо дота. Два человека с пулемётом: «Не ходи по тропинке через противотанковый ров». Прокладка кабеля от полустанка к распределительным пучкам (щитам) далее кабеля КВШ. Положили провод, засыпаем землей и покрываем дерном. Дёрн желтеет. Шила в мешке не утаишь. Разведка на тоннаж. Туманов строил. Перебросил рогатку из под Пскова в Ленинград к подстанции. От них узнал: Псков оставлен нашими войсками, 41 корпус отступает на Лугу. Под Городцом был бой с группировкой, которая вышла с новгородского шоссе. Говорят, что это дивизия «Мертвая голова». Солдаты говорят, что немцев здесь отбросили. По шоссе ночью большое движение пехоты, идут от Луги. Танки идут в сторону Луги, говорят, на Тихвин. Были в Долговке — приезжал большой командный состав номенклатуры и хозяйственных служб. С ними Кузнецов. Заходил в наш дот. Нас позвали, говорят: «Напугайте немцев, что и мы не лыком шиты, и у нас есть техника». Разведчики берут пленных и все неудачно. Попадают в рваных, резиновых истоптанных сапогах, а надо в новых для прохода и измерения сопротивления сотки, чтобы подобрать контакты в заграждении. Солдаты ругаются. Разведчиков отправил за линию фронта. Тянут за собой провода. Подключают их к линиям связи немцев, после чего на них даётся напряжение от передачи генератора. Показания пленного. Всю 332 роту и команду, присоединённую к ней, повесят — приказ по 16 армии. Десант Манштейна — молодые мальцы с коротким рукавом, достают «Казбек» из карманов угощают наших солдат. Смеются, скоро, мол, будем в Ленинграде.

Прокладка кабеля через псковское шоссе, концы выведены на высоту сосен, 7–8 миллиампер, и смонтированы 35 киловольтные концы муфты. Приезд группы для обслуживания правительственной связи (С. Дмитриев и И. «Карасик»). Отход наших от Луги. Луга горит красным заревом, горит и горит несколько часов.. Горит и Чаша. Рельсы в Толмачево дрожат

и вздрагивают. На скамейке сидит Сальный Михаил Григорьевич. Лицо блее бумаги. «Что случилось?» — «Плохи дела. Отправил девочек в Ленинград. Остался один». Отсутствие связи с Толмачёво. Тревожная ночь. Приход (военной) части. Надо ждать утра. Поесть утром картошки и собираться уходить. Ночёвка на машинах в районе деревни. Цветы шелестят под вечер.

Приезд в деревню Луч. 3 суток обстрел из миномётов, бомбёжка. Деревья летят к небу. Пожар в деревне. 150 миллиметровая пушка застряла в овраге. Гать на Чашу не проехать. Впереди идут 3 батальона. Делают дорогу. 16 машин расположились на опушке. Надо бросать машины. Нет команды. На второй день иду к нашим. Спрашиваю о маршруте, прошу сделать копии прокладок. Не дали. Упросил, срисовываю на почтовую открытку южную часть карты — от Вырицы южнее. Обстрел. Все разбегаются. На другой день идут споры. Утром на руках подгоняем эмку к 3-тонному грузовику и закатываем 3-х тоннку в лес. Начинает смеркаться. Обстрел с трёх сторон. Команда — уходить. Начинается паника. Дана команда — брать из продуктов, кто, что может унести: хлеб, печенье, сахар, масло, сало. Зачерпнул котелок сахарного песку, хватаю кусок сала и бегу к просеке, где уже выстроился народ для ухода по гати в сторону Чаши. Приказано на воротник на спину привязать себе белую тряпку, чтобы не побить друг друга в темноте. Идем вдоль насыпи, мимо машин с тяжело-ранеными. Видя, что мы обходим машины, они просят добить их, а не оставлять противнику. Дана команда вывести машины из строя. Солдаты режут шины и бьют кувалдами моторы. Подошли к Чаше. Чаша занята немцами. Потеснили немцев и прошли Чашу. Говорят, что через 2 часа немцы взяли Чашу обратно. Подошли к полотну Витебской железной дороги. Залегли. По железнодорожному полотну на вагонетках немцы перевозят моторы, продукты, снаряжение. Мне «досталась» большая банка мясных консервов килограммов на 6–10. Как только немцы собираются на насыпи, я мигом закатываю банку в куст. Как только немцев нет, я подкатываю банку к себе, чтобы удобнее её схватить и бежать через полотно. Наконец, команда — вперед. Схватываю банку и бегу на насыпь, мигом перебегаю полотно железной дороги и скрываюсь в кустах на противоположной стороне железной дороги. Встаю в кустах, осматриваюсь. Рядом, в 30 метрах, находится большой склад. Видны горы ящиков, очевидно с патронами. У угла склада стоит солдат, он меня уже заметил и ... Грозит мне указательным пальцем, и у него на шее автомат. Я мгновенно скрываюсь в кустах. Следующие за мной тоже отворачивают от склада. Идём по густому лесу. Впереди орудийный грохот, стреляют почти рядом. Это идут бои в районе Вырицы. Между выстрелами слышна команда. Постоял. Она (команда) отрывистая, ясно: немецкая. Группа сбивается в кучу. Отходим назад. Спускается ночь. Утром держим совет, куда идти. Проводники-партизаны говорят: «Дальше не поведём — уходим». Старший группы лейтенант (московский, москвич), точнее не помню, даёт команду переходить дорогу группами в 2–3 человека, документы уничтожить. В группе ругань. Народ расходится. Увязываюсь за партизанами. Их человек 10–12. Идём по болоту. Задний поворачивается, снимает мой вещмешок с плеча. «С мешком, — говорит, — не ходи».

Жаль банки консервов, что отдал партизанам. Иду по болоту, обратно прихожу к месту, где была собрана вся группа. Здесь остались только Каменский В. И., Федоров А.В., командир южного района партизанского ЦИК (Центрального исполнительного комитета?) (он рабо-

тал ранее в топливно-транспортном отделе Ленэнерго). Подхожу к Каменскому В.И., спрашиваю: «Что будем делать». У него такой вид, что он-то знает, что делать дальше, но молчит. Отхожу в сторону, вижу идущих Сального и Севастьянова И.В. Приглашаю их идти вместе. Они соглашаются. По дороге к нам присоединяются Медвецкий и две девочки из управления Ленэнерго. Держим путь на север. К вечеру вышли на какой-то хутор, расположенный в лесу. Зашли в дом, в доме большая группа солдат. Хозяин дома им объясняет, что утром приходил немецкий комендант и сказал, чтобы все жители пришли в комендатуру и зарегистрировались. Кто не регистрируется, тот будет наказан. Мы выходим из избы и ложимся рядом с тропинкой. Стемнело. Слышим чьи-то шаги по тропинке, потом различаем легкое позвякивание металлических коробок с противотанковыми патронами у немецких солдат. Их идёт 5 человек. Они проходят буквально в 2-х метрах от нас и скрываются в доме. Там, видно, зажгли свет, и слышны громкие голоса. Мы, пользуясь темнотой, уходим подальше от этого дома. На рассвете проходим негустой рощей. В лесу и кустах сидят и лежат наши солдаты. На вопрос «Куда идёте», отвечают: «Сами не знаем». Идём к реке. В 100 метрах от реки стоят немецкие машины со снарядами. С замиранием сердца огибаем их. По сторонам часовых нет. Территория между машинами очень загажена. Всюду валяются газеты. На последних страницах множество объявлений с чёрными крестами. Миновав транспорт, выходим к реке. На той стороне какой-то немец кричит с акцентом «Алексеев, Алексеев». Начинает светать. На возвышенном правом берегу реки лежит большой брезент. На наших глазах из-под брезента выскакивают два немецких солдата, берут за углы брезент и складывают вдвое. Под брезентом, оказывается, спят солдаты, человек по 30–40, типа общих спален на сеновале. Солдаты с шумом встают и бегут умываться к реке. После чего бегут по машинам, усаживаются и едут дальше на машинах. На кабинах и крышах пояса полос кумача. Это, наверное, для того, чтобы свои самолёты видели, кто едет. Мы подходим к реке и маскируемся в кустах. Я раздеваюсь, поднимаю свою одежду на голову и очень пристально начинаю искать брод, так как Сальный у нас малого роста и не умеет плавать. Вода очень холодная, ведь на дворе сентябрь, и мне надо быстро отыскать брод. Не успел я это сделать, как послышались голоса и по правому и левому берегу показались немецкие патрули. Я подныриваю под прибрежный полузатопленный куст и из его кроны смотрю на противоположный берег. Ну, всё оканчивается хорошо. Они нас не заметили. Холод адский. Начинают мерзнуть внутренности. Я быстро нащупываю брод и указываю моим товарищам. Сальный и Медвецкий следуют моему примеру. Севастьянов пошёл вверх по реке и перебрался на тот берег по брёвнам. Я выхожу на берег, отжимаю воду с одежды и одеваюсь. Холод страшный, зубы стучат. Ползу по берегу по неубранной картошке. Ботва очень хорошо скрывает меня. Наши девушки, не выдержав испытания, дошли до моста и подошли к немецкому патрулю. Видно было, как солдаты обыскали их и рукой указали, куда им надо идти. Подползли к дороге. Подождали, когда патруль занялся установлением порядка среди автомашин. Я поднялся и твёрдым шагом перешёл шоссе. Нырнул в кусты и очутился на просёлочной дороге, идущей параллельно. Пришлось преодолевать и эту дорогу. Перейдя её, залег в кустах. Видно, как поднимаются Сальный и Севастьянов и двигаются по моим следам. Собравшись вместе, держим совет, что делать дальше. Решили подождать Медвецкого — ждем

СТРАНИЦЫ ЛУЖСКОГО ДНЕВНИКА
(август-сентябрь 1941 года)

01 авг С. Зотов, "Полный день в последнем году
Великой войны. Вспоминая подвиги своих
посетителей, поездку из Вел. Луки
прибытие в Дамское, Балбенин. Ночью
с Семан - парней Балбенин с Сема ушли в лес
Почему и заснули при переезде на кавальери
Идея по пути охоты, похороны с покойной
родит. Раздумья на уезде вела Дуря Тукаева
Начали родить сына на Гурю потом у Москва
у Зр Желюзи потом у Соколову Ж. Желюзи
Утром из Вел. Луки в р. Луки с мостов Соколову
дошли мы до дуба. Где Зотов с Дукаевым
не ходит по мосту через "пробывавшего жов"
проезда на Вел. Луку и расстреляны при даче
проезда на Вел. Луку. Пошли в лесу засели
Земля и покровом земли. Зари шелест. Илья
в лесу не убав. Раздумья и Тоню. Пустошь
раздумья в лесу и под Писка в А-9 поездку
от них ушла Писка забавляла камнями в лесу
У пороге отбрасывал на Луку под поручей дн
Бой с урбанистами в Вел. Луке с Новоросом
Мосса. Завтра по по дубам. Меркля в лесу
Создан завод по кам. Заря отбрасывал
Пошли в лесу дубовый стволы в лесу
от Луки Тоня иду в сторону Луки завода на
Тухван. Путь в Дамское. Приехали в Дамское
Ночью в Дамское. Илья и Семан

Кузнецов. Зосежи в колчане, год каа кожа
Зоборес, какуредо каа чев 200 и себ не ивено
Шибя и чки ел Рескиа кажедичен берес
Менан и ве не урмо поподога в рввон, жажа
и севотарта сеподат и каго внавае чл првотарта
и савери сепотан сеподат зоба поподога котражи
в сагражени. Сагдаи руроту. Разведичи отпраси
за мина отпрот Рескиа за савот тарвара подрасом
и ка мина сваш каа не расе не со ка каа
дроту котражи от подрасом котража Зеневотарта.
Показовиче неимото. Као ЗЗД роту и колчагу
Примасар и кет Равеско - примас по 16 Април
Фесота Мосега Малота с кагоба на руротам, дротот
Кабае и камавал уротам каа са сагда. Месот
Синога дурка в А-дл
Провилари каади ~~севага~~ дурка Зорес писова неосо
каава ввеведена ка саки на ввевот 7-8 еел и
Месот тарта ЗЗко каади каади. Примас руроту
дурка сакумба тарвак сава (С. Дил. М. Кожака)
Месот тарта от савот каади от каади Мун Зорес Краа
Зорес. ^{чирка дурка в сава сава ввевот и сава сава сава} Равескиа в тарвак тарвак и ввевот тарвак
на сава сава сава сава сава сава сава сава сава
Зорес дуркам, "Зорескиа" "Месот тарта"
отпрот тарвак в А-д. сава сава сава. сава сава
сава сава сава сава сава сава сава сава сава
Зорес. каа сава сава. Равескиа каа сава сава
сава сава сава сава сава сава сава сава сава
сава сава сава сава сава сава сава сава сава
сава сава сава сава сава сава сава сава сава

час, два, три, его все нет. Решили идти без него. Двигаемся по лесу. Натыкаемся на молодого парня с винтовкой. Он стоит в 4-х метрах от дороги в кустах. Спрашивает, куда идём. Я иду намного впереди. Сальный и Севастьянов отстали, и их не видно. Парень крутит винтовкой и неизвестно, хочет ли он выстрелить или нет. После того, как показывается из-за поворота Сальный, парень отходит от дороги вглубь леса. Мы продолжаем путь.

Дорога идет к какому-то селу. Идём по опушке леса. Лес сменяют кусты. Кусты идут полосой 30–40 метров. Слышим шум бегущего человека. Залегли. Мимо бежит немецкий солдат-связист с катушкой провода. Хотели только подняться, с другой стороны появился офицер в фуражке (очевидно, в больших чинах). С ним на поводке овчарка. Мы замерли. Учует овчарка нас. Пропали. К счастью, ветер дует на нас. Даём задний ход и отползаем в сторону. Надо возвращаться назад, ибо впереди большое село, как потом оказалось, это — Малое Петровское. В нем, видно, расположилась крупная воинская часть. По кустам повешено большое количество полевых телефонных линий.

Солдаты, идущие с нами, а их 3 человека, они пристали к нам по дороге, стали говорить, мы на Ленинград не пойдём — не пройти. Пойдём лучше в сторону Пскова. Кстати, они оказались уроженцы Псковской области, и они ушли. Нас осталось трое.

Выходим на Ковжанскую канаву. Это искусственное сооружение для сплава леса, сделанное еще в дореволюционное время. Идем берегом канавы. Выходим на лесную биржу. На ней никого нет. Лежат бревна, доски, куча опилок. Вдали замаячила фигура человека. Осторожно подходим к нему. Оказалось, сторож лесного склада. Он говорит, за опушкой стоит деревня. Рядом с деревней строят лагерь для военнопленных. Пленных кормят сырой картошкой. Спят они на голой земле. По его указке проходим молодой лесок, пересекаем болото. Сверху на болоте 2–3 сантиметра льда. Он не держит нас, всё время проваливаемся. Выбираемся на сухое место и за кустами видим десятка два изб. Подползаем к крайней избушке. В открытое окно видны женщина и пожилой крестьянин. Я спрашиваю, есть ли немцы в деревне. Он отвечает, только что были и ушли. Просит зайти в избу. Заходим. Хозяин ставит на таганок котёл с водой. Мы положили туда грибы и ждем, когда сварится эта похлёбка. Только вода в котле закипела, слышим на улице крик: «Немцы». Я хватаю свой котелок, зачерпываю им похлёбку и в окно выбегаю на улицу. В дальнем конце деревни видны фигуры немецких солдат. Мы бросаемся в кусты и бегом прочь. Во время бега стараюсь выпить несколько глотков нашего варева. Обжигаю язык и губы той кашицей пищи, которая осталась в котелке. Пробежав с полкилометра, натыкаемся на тропинку и идём уже по ней. Внезапно меня кто-то окликает: «Туманов!». Оглядываюсь и вижу за кустами Ильина А.Д. Он тоже выбирается из окружения. Их четыре человека из ЛКС.

Поговорили немного о маршруте, о совместном продолжении путешествия. Решили идти отдельными группами. Стемнело. Пробираясь лесом, наткнулись на землянки. В темноте слышен тихий разговор. Оказывается, это крестьяне, бежавшие из деревни, скрываются в лесу. Прошли эти землянки и залегли в лесу на ночлег. Утром только рассвело, пошли дальше. Вышли на дорогу. Навстречу попадает молодой парень с пистолетом и несколькими гранатами на поясе. Что запомнилось о нём, что у него был белый целлулоидный воротни-

чок. Мы у него спросили, как проскочить мимо немцев. Он рассказал, что он партизан, что сейчас у косых мостов был бой. Наша 9 рота отступает сюда, а немецкие автоматчики уже рыщут на опушке. «Бегите скорее. Может быть, и проскочите». Мы усиливаем бег. Навстречу нам бегут наши солдаты, человек 90. Говорят, что нам не проскочить. И как бы в подтверждение этого, начинают рваться мины. Очевидно, немцы уже заметили нас. Бросаемся в канаву, заполненную водой. Потом влево и в лес, бежим, что есть духу, и отрываемся от немцев.

Отойдя от дороги километра полтора, находим тропинку и идём по ней. Тропка — параллельно дороге. Замечаем, как между деревьями пробегают фигуры солдат. Впереди слева и справа я пропускаю группу. Остаюсь сзади. И из кустов выскакивает политрук Красной Армии. Над головой у него рука с противотанковой гранатой. «Стой, только стой!» Останавливаемся. «Кто такие?» Рассказываю, кто мы и куда идём. Он говорит: «Дальше уже немцы. В кустах здесь ещё есть наши солдаты», — и уходит от нас. Продолжаем своё движение, натываемся на группу солдат. Оказывается, командир роты, вёдшей бой у косых мостов, ранен в лопатку, рука у него не действует. Но он уже перевязан и фактически вышел из игры. Всем заправляет лейтенант, командир взвода.

Советуемся с ним, что делать. Он намерен с наступлением темноты атаковать немцев, которые окружили дорогу на Лисино, и пробиваться на север. Но чтобы мы его не связывали, он рекомендует пробираться через немецкий фронт днём. «Вас три человека, проползёте. Сейчас я пошлю разведчика, он определит расстояние до немцев». Один из солдат набрал клюквы, развёл костер и начал варить её. Дым потянулся над редким низкорослым лесом. Низко пролетавший самолёт сбросил на дым несколько маленьких бомб. Товарищи по роте очень разозлились на этого незадачливого солдата, хотели побить, но взводный прекратил драку. Вернулся разведчик и доложил, что до немцев 600 метров. Для уточнения взводный послал ещё пару разведчиков для проверки данных. Они вернулись и сообщили, что до немцев не более 400 метров. Взводный сказал: «Давайте переходите сейчас — проскочите». Мы пошли. Густой лес перешел в редкий, в малорослый и потом сменился высокими кустами. Присели отдохнуть. Достали банку эстонских мясных консервов и съели её.

Пошли кусты из высоких стволов, высотой 1,5–2 метра. Поползли на коленях. Кусты стали до 1 метра. Поползли по-пластунски. Ясно слышна немецкая речь. Я отполз вперед и чтобы мои товарищи знали, где я, начал насвистывать арии из «Риголетто». И вдруг мне начинает вторить другой свист, но не сзади, а спереди. Выглядываю из куста. В 30 метрах от меня за маленьким болотцем деревянный мост. На перилах его сидят три немца. Один из них смотрит в мою сторону. Очевидно, я при раздвигании веток сделал это неосторожно. Замираю и не свожу глаз с немца. Не обнаружив ничего подозрительного, немец идет к костру и помещивает прутом в огне под котелком. Отползаю назад. Моих спутников не вижу. Начинаю осторожно свистеть. На свист появляется вдаль Сальный. Ползу по полоске между кочками к дороге. У самой дороги в 50 метрах от моста стоит раскидистый куст. Подползаю до него и забираюсь под его крону. Расчёт такой: кто будет обращать внимание на отдельный куст, когда здесь полно леса. Терпеливо жду час, другой, пока идут обозы артиллерии, машины с немецкой техникой. Ну, вот на дороге никого нет. В сторону Ленинграда идут косяки

немецких самолётов, где-то слышна бомбёжка. Солдаты у моста поворачивают головы в сторону летящих самолетов. Я вскакиваю, перепрыгиваю канаву, бегу по полотну просёлочной дороги и вдруг падаю. Оказывается, на дороге близ обочины натянута проволока на колышках в расстоянии 10 сантиметров от грунта. За неё-то я и споткнулся. Не успев упасть, руками освобождаюсь от неё, вскакиваю и бросаюсь в кусты. Всё это происходит в доли секунды. Смотрю из кустов: немцы ничего не заметили, спокойно сидят у моста. Следом за мной вскакивает солдат, раненный в живот, придерживая область живота. Он довольно медленно пересекает дорогу. Видя это, Севастьянов и Сальный рывком преодолевают дорогу.

Немцы замечают движение, хватаются за оружие, но уже поздно. Мы бежим по болоту, и кусты словно защищают нас. Слышится ружейная стрельба. Отбежав метров 200, делаем первый привал. Надо торопиться, а то немцы могут по следам нас настичь. Севастьянов не может подняться. Приходится его поднимать. Поднимаю легонько, подталкиваю сзади, чтобы он начал движение. Так повторяется несколько раз. Еще раз убеждаюсь в правильности правил туристов «по болотам ходи в ботинках». У Севастьянова русские «офицерские» сапоги. Они намокли, ноги сырые, разбухли. Болят ноги. Следуем дальше. Вечереет. Болото делается всё глубже и глубже. Ноги проваливаются чуть ли не до колен. Севастьянов проваливается в трясину, Сальный спешит ему на выручку, но неудачно, сам вязнет. Ложусь на сырой мох и, перекатываясь через плечо, подползаю к Сальному. Подаю руку, и так далее: Сальный подаёт Севастьянову в свою очередь руку, — и совместными усилиями мы перекатываемся на менее топкое место. Выбираем себе по кусту. Вершину куста нагибаем и ложимся спать. Так, по крайней мере, не всё тело при старании будет в воде. Неоценимую помощь оказали нам резиновые палатки, которыми снабдило нас командование при отходе. Они с одной стороны зелёные, с другой чёрные, что прекрасно маскируется под местность и в поле на траве, и на грязной чёрной дороге.

Расстилаю на куст свое полотнище (оно ведь не пропускает воду), снимаю ботинки с ног и прячу их подмышку, там им будет теплее, покрываюсь своим плащом. И мы засыпаем. Ночью вижу сны. Просыпаясь утром, уверенно говорю, теперь мы выйдем в Ленинград. На рассвете встречаем группу легкораненных бойцов 41 корпуса, идут тоже в Ленинград. Идут медленно. Мы не стали с ними объединяться. Пошли своей дорогой. Идём по просеке. Где-то здесь должна идти железнодорожная ветка с Витебской железной дороги на Лисино. Попадается навстречу солдат с вагонетки. Спрашиваем: «Куда идешь». Отвечает: «Ищу свою часть». Идёт в сторону немцев. Разошлись. Вышли на железнодорожную насыпь, метрах в ста — сторожка. Заходим в сторожку. Одна женщина — служащая железной дороги. С плачем спрашивает: «Что же это будет?» Говорим, что сами ещё ничего точно не знаем. Раздаётся автоматная стрельба справа. Выпиваю горшок молока, любезно предложенный стрелочницей, хватаю один из предложенных огурцов и бегу на ту сторону насыпи. Севастьянов говорит, что надо отдохнуть, что мы сильно устали. Я отвечаю, что только того и не хватало, чтобы у самой цели нас захватили немцы. Перебегаю насыпь, спускаюсь по откосу и в кусты. В этот момент на меня набрасываются два человека в синих ватниках. Замечаю, что у них на поясах пристегнуты ножи. Один из них хватает меня за правую руку, другой за левую. Я

увёртываюсь и вырываюсь у них, хочу бежать дальше. Третий, которого я не видел, набрасывается на меня сзади. От неожиданности я опрокидываюсь навзничь. Все трое обыскивают меня и, не найдя оружия, начинают допрашивать: кто такой, откуда, зачем, какие имеешь задачи? Отвечаю. По лицам вижу, мне не верят. В этот момент из кустов показываются Сальный и Севастьянов. И нас волокут в совхоз у станции Кабралово. Оказывается, это партизаны 3-го корпуса НКВД. На усадьбе совхоза партизаны, видно, человек 20. Нас доставляют к какому-то толстому человеку, надо думать, их начальнику. Он начинает нас расспрашивать поодиночке. Где работал, как имя и отчество управляющего Ленэнерго (я почему-то это забыл)? Тогда спрашивает, как пройти по улицам от Витебского вокзала на Васильевский остров. Называет ряд улиц в Ленинграде и просит назвать их прежние названия. Но и это не убеждает его в наших рассказах. Ждём часок, другой. Приходит ещё товарищ тоже в синем ватнике с пистолетом на поясе. Говорит на ухо: «Сведения подтверждаются». Оказывается, у них ещё есть связь с Ленинградом. Они связались с управлением НКВД. Там подтвердили, что из окружения должны выходить работники Ленэнерго. После такого приёма нас отпускают, и мы бредём по грязной дороге по дождю к станции Кабралово. Небольшое деревянное здание вокзала, вернее, будка, забита солдатами. На стене висит плакат с изображением нашего истребителя, подпись «Дальше всех, выше всех». Один из солдат, очевидно 8-ой армии, указывая на плакат, говорит: «Из-под Риги иду, а наши самолеты только на плакатах и вижу». Выходим из вокзала и ложимся прямо на дороге в грязь в 60–80 метрах от вокзала. Мы так обессилили, что дальше идти не можем. Со стороны Павловска подкатывает состав, состоящий из паровоза и нескольких платформ. На них находятся солдаты и железнодорожники. Они разрушают семафор, стрелки, и разрушают железнодорожный путь. Подбегаем к ним, спрашиваем, как бы нам попасть в Детское Село. Они говорят, что это последний поезд, осталась одна только линия железной дороги и вот разрушить её им и поручили. Мы забираемся на платформу и через часа 2–3 мы подкатываем к Детскому Селу. Со станции отправляются последние поезда с жителями Павловска и Детского Села. При посадке требуют документы. Мы заходим в буфет, а он ещё действует, забираем по 10 штук бутербродов с колбасой и пьём чай. После чего выходим на вокзал и на ходу садимся в поезд. Приехали в Ленинград на Витебский вокзал. Проверка документов. У нас документов нет. Опрос. Рассказываю легенду, что иду с окопных работ из-под Павловска. Вид у меня ужасный. Вместо брюк и бушлата лохмотья изодранные. Полужив. Сам похож на скелетик, борода черная. Пропускают. Сальный звонит Наумовскому, который немедленно присылает легковую машину. И вот я подъезжаю домой. Домашние не узнают меня в таком виде. Все ахают и охают.



Автобиография настоящего героя уместается обычно в одну страничку: такие люди не умеют быть многословными. Но за их скупыми строчками стоит огромная прекрасная судьба. Мы постарались показать некоторые мгновения этой судьбы в фотографиях, документах и страничках дневника, который наш герой вёл всю жизнь.



Родился 13 ноября 1904 года в Новгородской области.

С 1924 по 1928 годы учился в Первом Ленинградском Электротехникуме на отделении генерирования и распределения электрической энергии. После окончания учёбы принят техником на 2-ю Табачную фабрику. В Ленинградскую кабельную сеть пришел в 1930-м., в марте 1935-го был переведён на должность прораба в подводную группу ЛКС, а в апреле 1939 назначен заместителем начальника 35-киловольтного района ЛКС. В 1935 году закончил курс обучения по специальности «Передача Электрической Энергии и Объединение Систем». Учился в ленинградском Индустриальном институте на фа-

Никодим Сергеевич Туманов (1904–1989)





культете токов Высокого напряжения и был студентом-экстерном Ленинградского Электромеханического института. В 1938 году защитил диплом на тему «Расширение Электрической Сети Центрального района Электросети Ленинграда».

В 1939 году был избран депутатом Ленинградского Городского Совета трудящихся 1-го созыва. Вступил в ряды партии ВКПб в 1930-м. В том же году закончил курсы командиров запаса в Кронштадте. Затем проходил подготовку в Артиллерийской школе учебного отряда морских сил Балтийского моря, служил в Военно-морских силах, получил звание «инженер-капитан».

С началом Великой Отечественной войны, в августе–сентябре 1941 года был командирован на работы по строительству оборонительных рубежей Толмачёво-Луга. Был назначен начальником участка по устройству электрозаграждения на Лужском рубеже. Вместе с группой товарищей попал в окружение, из которого выходили целый месяц, но всё же вернулись в осаждённый Ленинград. В конце 1941-го руководил группой, сформированной для ремонта кабелей, повреждённых вражеской авиацией — был брошен на ремонтно-восстановительные работы в Ленинграде и Кронштадте, занимался ремонтом подводного кабеля в Финском заливе в районе Кронштадт-Лисий Нос.

В июле 1942 года был назначен заместителем начальника работ по прокладке Ладужской кабельной трассы, а в августе 1942-го — Начальником Специального кабельного района на Ладоге. Разработал проект прокладки 5-ти ниток кабеля по дну Ладужского озера, занимался его подготовкой и выполнением, обеспечивая подачу электроэнергии от Волховской ГЭС в блокадный Ленинград. За успешное выполнение этих работ был награжден в 1943 году орденом «Знак Почета» № 30965, медалью «За оборону Ленинграда», медалью за «Доблестный труд в Великой отечественной войне 1941–1945 гг.»



С октября 1944-го работал Главным инженером 35-киловольтного кабельного района. В 1949 году в составе комиссии выезжал для расследования причин аварии в городе Куйбышеве с импортными кабелями 35-киловольт, линии электропередачи Зольный и Яблоновый овраги — Безьянская ТЭЦ, проложенными через реку Волгу, и разработки мероприятий по ликвидации аварии, с целью обеспечения подачи электроэнергии нефтяным промыслам треста «Ставропольнефть».



Н.С. Туманов
с группой энергетиков в Италии. 1958 г.

В 1959 году в составе делегации был направлен в Италию для обмена опытом с итальянскими энергетиками.

В 1970 году занесён в книгу Почета и далее — в Книгу Памяти Ленэнерго. В 1973 году было присвоено звание «Ветеран труда ЛКС Ленэнерго». Был членом Совета Ветеранов, много сил отдавал воспитательной работе с молодежью и пропаганде военно-исторического прошлого. Также награждён Орденом Трудового Красного знамени и медалью «В память 250-летия Ленинграда».

КРУГИ НА ВОДЕ

Ставя последнюю точку в своей книге, её автор Никодим Сергеевич Туманов написал: «Ещё долго ладожские рыбаки и спортсмены-аквалангисты будут находить в озере отдельные участки силового подводного кабеля, оставленные при выемке. А значит, будут помнить то время, когда кабель спасал Ленинград, и тех людей, которые отдали свою жизнь за прорыв энергетической блокады, не дожив до светлых дней Победы, и тех участников славной эпопеи, кому суждено было уцелеть».

И вот минуло семьдесят пять лет с тех пор, как была закончена невероятная операция на Ладоге. Сбылось всё то, на что надеялся автор. Память о людях, совершивших великий подвиг, жива! Это бесстрашная эпопея долгое время была засекречена. Но четыре года назад, наконец, вышла книга «Ладога. Пять нитей жизни». И от неё пошли настоящие круги по воде, словно тёмная бурная волна Ладоги вновь пришла в движение.

Были проведены десятки презентаций: в Государственном Эрмитаже, Музее истории Санкт-Петербурга, Музее обороны и блокады Ленинграда, в других больших и маленьких музейных собраниях; во взрослых и детских библиотеках; на встречах с ветеранами Ленинградской кабельной сети, с энергетиками Волхова, в обществе блокадников Омска, в Екатеринбурге, даже в Крыму. Появились телесюжеты, выступления на радио. Откликнулось множество людей. Из Новгорода отозвался сын штурмана той самой баржи, которая перевозила кабель. Помните: «Сильный ветер давил с севера. Баржа заваливалась набок»? Заваливалась, но доблестно выходила из всех передраг. Ибо её вели негибаемые люди.

И кабель тоже стали находить. Кабель совершил своё мирное путешествие в несколько музеев, оказавшись даже за границей. Но об этом чуть позже.



Бывший военный моряк, капитан первого ранга Валентин Леонидович Курев рассказал, как однажды, идя по Ладоге на корабле, они подняли вместе с якорем обрывок кабеля и недоумевали, что это может быть такое. «Оказывается, боевой привет из 1942 года!» — гордо заключил он.

Я слушала Валентина Леонидовича, и в памяти у меня вставали строки Ольги Берггольц, написанные ею к первой блокадной годовщине, 27 января 1945 года:

*«Так выше, друг, торжественную чашу
за этот день, за будущее наше,
за кровное народное родство,
за тех, кто не забудет ничего...»*

Кровное народное родство — это все мы, жившие, живущие, и те, кто будет жить в нашем городе.

Как, наверное, был бы рад всему этому Никодим Сергеевич Туманов, особенно если бы узнал, что по следам книги возникли новые музейные экспозиции и даже новые музеи! Его дочь Татьяна Никодимовна Косоурова передала туда исторические вещи и нашу «Ладогу. Пять нитей Жизни». Когда-то раритеты в дар музеям приносил отец, теперь — его дочь, которая стала хранителем памяти.

Книга была подарена в Ленэнерго, в Российскую национальную библиотеку, Библиотеку Академии наук (БАН), библиотеку Голицына, в Политехнический институт, в Центральный Военно-морской музей и его филиал «Дорога Жизни» на берегу Ладоги, в частный музей Кобоны, коллективу ТЭЦ (тепловая электростанция) на Васильевском острове, в Волховские музеи — Графтио и при Волховской ГЭС, в Екатеринбургский «Ельцин-центр», а также детям и внукам сотрудников Ленинградской кабельной сети, той самой. И ещё многим-многим нашим землякам, для которых слова «память», «история», «блокада», «Ладога» имеют большой и высокий смысл.





А вот краткая история и география наших Кругов на воде — в документах и фотографиях!

Полтора года назад, в 2017-м, в посёлке Терволово под Ропшей был организован учебный комплекс «Россети» и «Ленэнерго». Сейчас туда приезжают энергетики со всей страны. Перед зданием стоит боевой тендер — именно он перевозил барабаны с кабелем, муфты; его расстреливали в упор фашистские самолёты — тендер упоминается почти на каждой странице нашей книги. Сегодняшние энергетики сохранили это судно. Теперь это тоже музейный экспонат, памятник мужеству и отваге. А в самом комплексе на основе книжки появился и первый зал музея, посвященный прорыву энергетической блокады Ленинграда, чтобы эти важные материалы были доступны





специалистам Ленэнерго, студентам и гостям полигона в Терволово. Перед вами создатели экспозиции, совсем молодые люди. Это они, изучив книгу от корки до корки, продумали тематическую композицию, разместив здесь фотографии, карты, интерактивный стенд. На фото — экспозиция Музея, в одной из витрин — кабель, ставший легендарным.

Посмотрите, как выглядит наш «путешественник»-кабель! В разрезе он напоминает сердцевинку ромашки. Оранжевые вкрапления — это медные жилы. Смотрится красиво, но работать с этими жилами на ветру и сорокаградусном морозе — испытание, достойное героев греческих мифов. Да кабельщики и есть герои из легенд! Везят эти кусочки неподъёмно. Одна из исторических фотографий, помещённых в книгу, показывает, как вереница стоящих на причале женщин придаёт движение кабелю, движущемуся на баржу. Именно этот кабель принёс свет в блокадный город, помог ему выстоять и давать фронту оружие и боеприпасы. В многоходовой сложной операции прокладки приняли участие сотни людей, и каждый готов был пожертвовать собой — ради Света.



Фото из музея Ленэнерго



Началось лето 2015 года. Цвела сирень. Солнце было по-июньски нежным. Поэтому вода в озере — ледяной. Сергей Марков (он возглавляет частный музей в Кобоне), прочтя книгу «Ладоба. Пять нитей жизни», в очередной раз совершил погружение. Выловленный им кабель сотрудники музея привезли дочери Никодима Сергеевича, «небольшой» такой кусочек, длиной 1 метр и весом 15 килограммов. Дело было в Ольгине, где уже давно находятся дачи сотрудников кабельной сети. (Кстати, ещё больший по размеру кусок, поднятый в Кобоне, переместился в Музей ЛКС). Близился день 22 июня. По инициативе советника директора Эрмитажа Юлии Кантор в Ольгино приехали волонтеры во главе с Михаилом Кожуховским и увезли экспонат в РХЦ — реставрационный хранительский центр музея. Заведующий центром Владимир Добровольский уже отвёл зал, где решено было устроить экспозицию, посвящённую Дню памяти. Перед вами эта экспозиция! На стенде материалы по книге Н.С.Туманова, листок с песней «Ладоба» и, конечно же, наш кабель. 22 июня провели торжественную презентацию. Присутствовал Михаил Борисович Пиотровский, представители музея из Кобоны, дочь автора книги. Кусок кабеля передали в дар Эрмитажу.





Волховская ГЭС — тот самый узелок, откуда 23 сентября 1942 года в 9-40 утра в осаждённый Ленинград пошёл свет — на оборонные предприятия, хлебозаводы, госпитали. А с 7 ноября каждая семья в городе могла включить лампочку на целых два часа! В ледяной пустыне блокады это казалось чудом.

Когда началась Великая Отечественная война, всё, что можно было разобрать, с Волховской ГЭС вывезли, осталось лишь два запасных генератора. Их, конечно, заминировали. Если бы фашисты вошли в Волхов, прекрасное здание, вписанное в излучину реки, было бы взорвано со всем содержимым. Но Волхов устоял! А 28 человек, которые обслуживали станцию, находились буквально на пороховой бочке. Однажды после разрыва снаряда бикфордов шнур вспыхнул, но люди сумели потушить его. А на полу навсегда остался след — рана войны.

Эта ГЭС стала предшественником сегодняшней мощной «ТГК-1» — «Территориальной генерирующей компании», снабжающей теплом и электроэнергией весь Северо-Запад России. К 90-летию станции в декабре 2016 года на берегу Волхова вознёсся монумент — это реальная турбина, которую нынешние энергетики решили установить в память отцов и дедов.





Дочь Никодима Туманова в музее истории Волховской ГЭС
вручает нашу книгу генеральному директору
ПАО «ТГК-1» Алексею Барвинку.



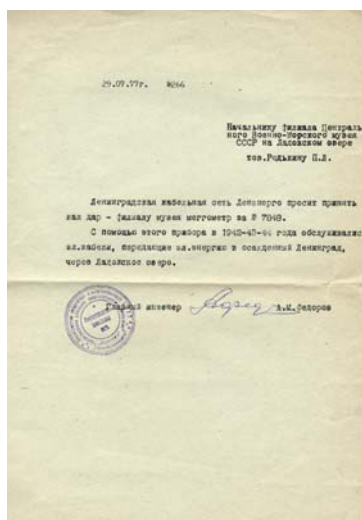
Чуть позже открылся музей истории ГЭС. А в октябре 2017-го прямо у реки высадили 24 туи, аллею Энергетиков. Деревца теперь тянут ввысь свои зелёные ветви как символ силы жизни и воли к победе. На праздник пришли ветераны. Один из них, Алексей Васильевич Васильев рассказал, что трудились они в войну безостановочно. Когда фашисты узнали, что отсюда в Ленинград идёт свет, начались ожесточённые бомбёжки. Но людей было ничем не испугать.





Так же, как и наших героев кабельщиков. Шёл тогда Алексею Васильевичу всего семнадцатый год

На западном берегу Ладожского озера в посёлке Осиновец стоит музей «Дорога Жизни» — филиал Центрального Военно-Морского музея. Никодим Туманов присутствовал на его открытии в 1972 году как почётный гость. Он отвёз туда мегаомметр — прибор для



обслуживания кабеля. А ещё бронерезы — ими резали кабель при монтаже через озеро; рюкзак, котелок, флягу, кружку с блокадной Ладоги; плащ из парусины, в котором выходил из окружения под Лугой. Каждый год в мае, накануне Дня Победы вместе с друзьями-ветеранами автор книги приезжал в эти памятные места. Теперь Музей реконструировали. В 2016 году вместо старенького здания Кузьмолдовской школы появился напоминающий глыбу ладожского льда красавец-гигант, вместивший в себя множество новых экспонатов.

А за музеем построили набережную, длинную, больше 170 метров. Её обдувают ладожские ветра, и весь простор озера

8-V-78	свежее мясо	на М.О. Шкасовича
В. Осипов	и Николаев	Джарвисский р-н.
Елена	Александровна	Болотин
9-V-78	Бол. в Осипов	Смирнов
Григорий	Васильевич	Бродяцкий
и Роман	Михайлович	Переломов
Федор	и Кордун	д-р. мед. В. Волков

8-V-78	свежее мясо	на М.О. Шкасовича
В. Осипов	и Николаев	Джарвисский р-н.
Елена	Александровна	Болотин
9-V-78	Бол. в Осипов	Смирнов
Григорий	Васильевич	Бродяцкий
и Роман	Михайлович	Переломов
Федор	и Кордун	д-р. мед. В. Волков



отсюда как на ладони. Теперь на набережной принимают присягу новобранцы ближних воинских частей. Прямо на Ладогу смотрят исторические орудия. Одно из них — 152-миллиметровую гаубицу Д-1 — передал сюда на временное хранение Музей артиллерии. Во время войны она превосходила немецкие аналоги по скорострельности, дальности, надёжности и мощности. А 88-миллиметровую пушку музейщики обнаружили лет десять назад в болотах за мысом Морье. Сколько раз в своей книге Туманов писал про эту бухту: «я выехал на место, в бухту Морье. Надо было посмотреть, на что сможем тут рассчитывать. Прибыв на озеро, ознакомился со створом, где должна была пройти трасса кабелей — у Вагановского спуска зимней трассы Дороги Жизни». Всё это было именно здесь. Пушки, подобные этой,



очень тяжёлые, такие орудия устанавливали на берегу. Дальность полёта снарядов у таких машин до 17 километров. Со стороны Осиновца и Кобоны зенитки перекрывали всё воздушное пространство над Дорогой Жизни. А эту 88-миллиметровку на набережную перетащил специальный тягач.

Здесь на берегу Новолодожского канала расположен частный музей, который назвали «Дорога жизни. Кобоно-Кареджский порт». Основал его в 2015 году бывший подводник Сергей Марков. С его лёгкой руки здесь начала действовать подводно-археологическая экспедиция. Со дна озера этими сподвижниками было поднято множество предметов. Рядом со своим музеем они создали открытую экспозицию. Над входом в неё расположили деревянную арку — символ въезда на ледовую трассу. Арку воссоздали по военным фотографиям. На самой территории открытого музея есть фрагменты автомобилей, железнодорожных цистерн, обломки немецкого бомбардировщика «Хейнкель-111». А на постамент водрузили полуторку, её тоже вернули к жизни, вытащив из Ладоги подлинный каркас грузовика. Недавно там установили и фрагмент паровоза, привезённого из Пскова. Именно такие в войну водили составы по Дороге Жизни на участке Войбокало-Кобона-Коса. Возможно, вагончик с подобного состава приютил героев-кабельщиков на станции Коса, когда они перебрались с западного берега на восточный, чтобы отремонтировать кабель № 103. На двери мелом метровыми буквами был выведен номер «525», а внутри, о счастье! — стояла буржуйка. Усталые продрогшие люди растопили печку, и на душе сразу потеплело

В музее «Дорога жизни. Кобоно-Кареджский порт» видное место занимает блокадный



кабель, а Татьяна Никодимовна Косоурова привезла сюда вещи своего отца — солдатское шерстяное одеяло и большую палатку. Это тоже подлинные свидетельства ладожской эпопеи.

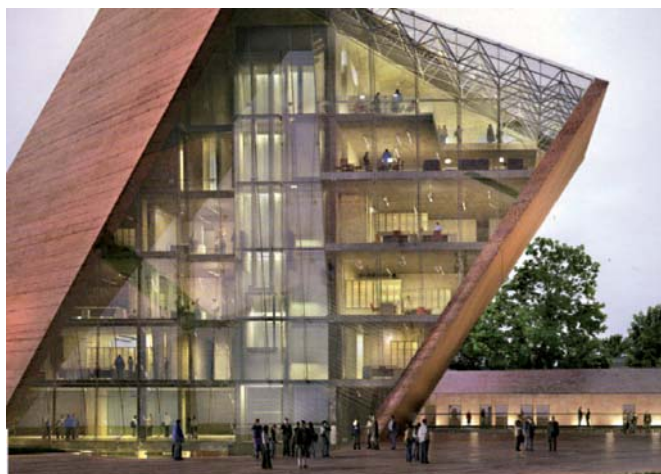
Зимой 2016 года в Эрмитаж приехали музейщики из Польши. Они готовились открыть в Гданьске Музей Второй мировой войны, единственный в мире. Один из залов



собирались посвятить блокаде Ленинграда. Специально для них устроили встречу и с создателями книги «Ладога. Пять нитей Жизни». Сергей Марков вручил им кусочек кабеля, самый маленький фрагмент из всех добытых подводно-археологической экспедицией, иначе как его увезёшь! Помимо кабеля нашим новым друзьям были подарены полевой бинокль в кожаном футляре, свитер Туманова из верблюжьей шерсти, мелкие предметы из его рабочего планшета: запасная лампочка для фонарика, карандаши. А уже в марте 2017-го музей распахнул посетителям свои двери. Гданьск (до 1945 года этот город назывался Данцигом) был выбран не случайно. Именно там прозвучали первые вы-

стрелы Второй мировой войны.

Архитектурное решение музея очень необычно. Монолитная башня высотой 40,5 метров наклонена над площадью под углом в 45 градусов. Башня — это трапеция, три стороны которой облицованы терракотовыми панелями, а четвёртая остеклена. Фонды и экспозиции (они занимают почти 23 тысячи квадратных метров) расположены под землёй. По замыслу авторов проекта, площадь — символ настоящего, всё, что скрыто под вымощенной камнем площадью, — прошлое, а башня — будущее. Башня — самое светлое пространство, оно буквально



озарено солнцем. А вот прошлое гораздо темнее — в нём много горя. Ночью освещённая башня напоминает горящую свечу.

Все залы соединены единым проходом. Интерьер очень строгий. Суровый характер ему придают бетон, сталь и дуб.

Один из самых сумрачных залов рассказывает про блокаду Ленинграда, а в витрине, где есть источник света, выставлен наш кабель.

В память о подвиге героев, проложивших по дну Ладоги «пять нитей жизни», будет открыт памятник. Его установят на западном берегу





Ладожского озера, откуда пошли в 1942-м первые метры кабеля. Пока там только закладной камень. Но пройдет немного времени, и мы увидим монумент — гранитную стелу с символическим фрагментом кабеля. Цвет этой стелы — тоже символ. Когда на неё упадут капли дождя, она будет казаться совсем багровой

Презентация книги в Государственном музее истории Санкт-Петербурга. На сцене создатели истории Санкт-Петербурга. В зале — музейщики, кабельщики, журналисты, почётные гости.



Дочь автора книги, Татьяна Косоурова и редактор издания Татьяна Кудрявцева.



Команда создателей книги: директор издательства «Европейский Дом» Евгений Кальщиков, Татьяна Косоурова, Татьяна Кудрявцева, автор оформления и оригинал-макета Татьяна Николаева.



Содержание

Хранители света. Предисловие (<i>Татьяна Кудряцева</i>)	7
Слово от автора	16
Свет — через Ладогу	19
«Думай, Туманов, думай»	22
Увидим ли мы день 4-го сентября?	51
Команда держалась молодцово	59
«Сквозь шторм и бури, через все преграды»	68
«Под суд надо отдавать Туманова!»	76
«Кабели впредь будут именоваться: 101, 102, 103, 104 и 105»	78
«Спуск муфты — нормально, кабель шёл хорошо»	84
«Ветер давил с севера...»	92
«Ходи веселей!» (старинная флотская команда)	97
Ночь. Темнота. Тревога	106
Небо в тучах. Сумасшедшие русские!	113
Пять нитей жизни	118
Так погиб плашкоут	120
«Метели, штормы, грозная волна»	123
Тепло вагончика номер «525»	125
Застряли во льдах	129

Специальному Кабельному району — быть!	131
«Растут и крепнут силы Ленинграда. Растут и крепнут каждый день!»	136
«Переправа, переправа. Берег левый, берег правый»	139
Счастливого пуля не берёт	150
«И лёд на озере трещал»	152
Одни на Ладоге	156
«И знаем мы, кровавая блокада исчезнет скоро, словно тень»	166
Позывные: «Тройка один» — «Искра»	169
«Там мелко, не утонем»	179
Связи с баржой нет уже сутки	192
Уходим	196
«Народ вздохнёт и песню с силой новой споёт о Ладоге родной»	203
Непрошедшее время. Послесловие. (<i>Татьяна Кудряцева</i>)	205
ПРИЛОЖЕНИЯ	210
ЛУГА. (<i>Татьяна Кудряцева</i>)	217
Туманов Никодим Сергеевич (1904–1989). Автобиография	228
Круги на воде	231

Никодим Сергеевич
ТУМАНОВ

ЛАДОГА
пять нитей
ЖИЗНИ



Директор издательства
Е.Н. Кальщикова

Оформление, оригинал-макет
Татьяны Николаевой

Обложка
Дмитрия Мажирова

ЛР № 065334 от 7 августа 1997 г.

Формат 84х90/16.
Печать офсетная. Печ.л.15,5.
Тираж 100 экз.
Заказ №

Издательство «Европейский Дом»
191187, Санкт-Петербург, ул. Моховая, 27-29,
E-mail: evrodom2006@list.ru

Отпечатано в типографии «Литография Принт»
191119, Санкт-Петербург, ул. Днепропетровская, д. 8, офис 14
www.spbprinting
тел. +7 (812) 712-02-08