

УДК 356.13
ГРНТИ 49.01.09

«С ПЕРВОГО ЖЕ ДНЯ РАБОТЫ ДОРОГА ЖИЗНИ ИМЕЛА ТЕЛЕФОННУЮ СВЯЗЬ»

**Особенности организация постоянной линии связи по льду
Ладожского озера во время блокады Ленинграда**

О. Л. Мальцева, У. В. Фортунова

В статье исследуется героическая работа связистов в условиях блокады Ленинграда, когда сухопутные дороги были перерезаны противником, и Дорога жизни стала единственным маршрутом для снабжения Ленинграда и эвакуации населения. Во время блокады через Ладожское озеро помимо автомобильной дороги по льду, в дополнение к телефонному кабелю, проложенному по дну озера, была построена линия телеграфной связи на столбах, вмороженных в лед, для обеспечения бесперебойной работы. Прокладка и обслуживание такой линии в условиях ледовой обстановки и морозов представляла собой серьезную задачу, но была жизненно важной.

Ключевые слова: Великая Отечественная война, Ладожское озеро, связь в годы войны, связисты, блокада, Ленинградский фронт, битва за Ленинград, Дорога жизни.

В годы Великой Отечественной войны, организация транспортного движения по льду Ладожского озера, известная как «Дорога жизни», была жизненно важной для снабжения блокадного Ленинграда, эвакуации его жителей и для обеспечения противовоздушной обороны.

13 ноября 1941 года был подписан приказ войскам Ленинградского фронта № 00171 «Об организации автотракторной дороги через Ладожское озеро». Военный совет Ленинградского фронта постановил построить военно-автомобильную дорогу через Ладожское озеро, как единственный путь подвоза грузов для фронта.

20 ноября на восточный берег двинулся санно-гужевой обоз, 350 упряжек направились в сторону Кобоны, где были сосредоточены запасы продовольствия для голодающих ленинградцев. 21 ноября 1941 года в Осиновец было доставлено первое продовольствие – 63 т. муки. На следующий день (22.11) с западного берега вышла первая колонна из 60 автомобилей ГАЗ-АА, так родилась знаменитая ладожская Военно-автомобильная дорога № 101. Вскоре эта

дорога была подчинена на правах участка начальнику созданной в конце ноября 1941 года военно-автомобильной дороги № 102. Вначале ВАД-102 была ледово-сухопутной трассой большой протяженности. В ее состав входили автодорожные части Ленинградского фронта, склады, перевалочные базы, различные службы. Но главным звеном этой цепи был ледовый участок, проходивший непосредственно по льду Ладожского озера от деревни Кобона на восточной берегу до деревни Коккореево на западном берегу Шлиссельбургской губы.

Военно-автомобильную дорогу обслуживали около 19 тысяч человек и 4053 автомашины различных марок [7]. И, конечно, успех в работе такого большого коллектива мог быть обеспечен только тесным взаимодействием всех служб дороги. Немалая роль отводилась при этом и бесперебойно действующей связи.

В первое время для управления работой Дороги жизни использовался один канал связи по подводному бронированному кабелю, проложенному через Ладогу 29 октября 1941 года. Но эта связь

могла обеспечить только конечные пункты трассы, расположенные на берегах озера. Связь же по ледовой дороге должна была быть организована для:

а) управления военно-автомобильной дороги со штабом тыла Ленинградского фронта;

б) связи со штабом дорожно-эксплуатационного полка, обслуживающего ледовый участок;

в) связи с другими частями и учреждениями ВАД, дислоцировавшимися в районе ледового участка;

г) диспетчерской связи, которая должна была охватывать службу регулирования и дорожно-путевую;

д) связи взаимодействия с воинскими частями, имеющими охрану и оборону района дороги и, в особенности, ее ледового участка;

е) возможности включения в сеть Наркомсвязи, на тех участках, где эта связь имелаась.

Для связи Управления ВАД со штабом тыла фронта использовалась линия правительственной связи ВЧ, телефонная линия с аппаратами «СТ», телефонная связь с аппаратом (нрзб.) и радиостанции. В остальных случаях основным средством связи являлся телефон [6].

Одним словом, нужны были линии связи, в которые можно было бы включаться в любом месте. Военный совет поручил обеспечить такую связь 334-му отдельному линейному батальону связи 23 армии Ленинградского фронта, которым командовал опытный связист капитан П. Ф. Хрисанфов (рис. 1).



Рис. 1. Хрисанфов Павел Федорович – командир 334-го отдельного линейного батальона связи 23 армии Ленинградского фронта. Фото сайт «Память народа»

Отдельный линейный батальон связи (олбс) армейского типа в своем составе имел две телеграфно-строительные, кабельно-шестовую и эксплуатационную роты. Основное назначение этого батальона – обеспечение проводной связи штаба ар-

мии по оси связи. Табельные средства батальона рассчитывались на строительство постоянной линии связи до 45 км и кабельно-шестовой линии на два провода до 70 км. Порядок работы рот этого батальона на оси связи был следующим: кабель-

но-шестовая рота первоначально прокладывала кабельно-шестовую линию, а телеграфно-строительная рота на этом же направлении строила постоянную воздушную линию, сдавая ее в эксплуатацию телеграфно-эксплуатационной роте. По мере перевода связи на постоянные воздушные линии связи кабельно-шестовые линии снимались и переносились в голову оси [5].

Армейские отдельные кабельно-шестовые роты предназначались для установления проводной связи от КП армии с подчиненными соединениями (корпусами и отдельно действующими дивизиями).

По опыту первого периода войны линейные части и подразделения связи стали комплектовать комбинированным транспортом (автомобильным и гужевым). Особенно большое значение это имело при распутице и бездорожье.

Командир батальона капитан П. Ф. Хрисанфов в журнале «Боевые действия 334-го отдельного линейного батальона связи с 24.6.41 по 15.4.43 года» сделал такую запись: «20.11.41 – 1.12.41 – Прокладка кабельной линии по льду Ладожского озера на участке Коккореве – Кобона 52,5 про-водокиллометров (2 ТСР)» [4].

Таким образом, еще до начала ввода в действия военно-автомобильной дороги по льду Ладожского озера (22.11.1941), военные связисты прокладывали кабельную линию (20.11.1941) для ее обслуживания.

Для обеспечения проводной связи была выделена 2-я телеграфно-строительная рота (ТСР) с задачей навести кабельную линию прямо по льду в направлении трассы с заходами на контрольные посты (они же обогревательные).

По неокрепшему, покрытому водой льду, через полыньи и трещины, при штормовом ветре и налетах фашистских самолетах, связисты прокладывали кабель. Вмерзающий в лед в местах трещин и торосов кабель рвался. Отсутствие каких-либо ориентиров и видимости противоположного берега, так как движение по намеченной трассе было закрыто, так же усложняли работу.

Сооружение ледовой трассы предшествовали разведывательные работы. Рекогносцировкой было установлено, что лед был более прочным в 1-1,5 км севернее намеченной трассы дороги [т.е. у дер. Коккореве – авт.], что и дало возможность приступить к работе. «Работы велись мелкими командами, в составе 5-6 человек, в разомкнутом строю. Каждая команда имела при себе доски и веревки для обеспечения перехода через майны и спасения провалившихся. В первый день работа могла быть закончена до острова Зеленец, расстоянием 22 км, но ввиду провалившихся под лед 7 бухт телеграфного кабеля, работа задержалась и была выполнена на другой день. Все 7 бухт кабеля были обнаружены подо льдом и извлечены из воды. На следующий день прокладка кабельной линии была закончена. Таким образом, несмотря на весьма трудные условия, телефонная связь через озеро по льду по направлению Коккореве – острова Зеленец – Кобона, на расстоянии 36 км была установлена за 60 рабочих часов» [1].

На озере в момент прокладки кабеля не были установлены обогревательные пункты, ввиду чего контрольные станции не устанавливались, а с прибытием на дорогу ДЭП, последние были открыты.

В намеченный срок началось движение по ледовой трассе (рис. 2). С первого же дня работы дорога имела телефонную связь.



Рис. 2. Главная ветка Дороги жизни. Музей «Дорога жизни»

Массовое движение транспорта по вновь открытой зимней военной дороге по льду через озеро, потребовало усиление связи на дороге, так как одной линии было явно недостаточно для управления дороги, и была проложена параллельно существующей, вторая линия.

Большое движение транспорта по дороге по льду, вместе с тем отсутствие явно видимой трассы дороги (установка вешек, елок воспрещалась) заставило водителей автотранспорта и переходов ориентировать свой путь на противоположный берег по проложенному кабелю.

В течение светлого времени дня, кабельные линии не имели массовых повреждений, но с наступлением темноты кабель очень часто повреждался транспортом. «Отмечены были случаи, когда водители брали на машины кабель и по его направлению имели движение. Самым опасным и «вредным» транспортом для кабеля в условиях его прокладки на льду были:

а) прицепные сани к автомашинам, которые имели неисправные полозья, их заносило в сторону, они нередко опрокидывались и зацепляли кабель, обрывая,

таким образом, и увозя с собой до 1 км кабеля;

б) парусные буера, которые своими ножами перерезали кабель в нескольких местах.

Положение на дороге с частыми повреждениями кабеля становилось нетерпимым. Личный состав роты работал без отдыха круглые сутки по восстановлению и охране кабеля и только тогда, когда трасса дороги окончательно приняла свою форму, автотранспорт и другие средства передвижения стали ходить по строго определенному пути расстояние от кабеля в среднем составило 0,75-1 км, связь стала работать удовлетворительно.

С переменой направления ветра лед на озере осел и покрылся водой, доходя до 10 см уровнем в некоторых местах. При этом положении полевой кабель, имея недостаточно хорошую изоляцию оплетки и находясь под водой, понизил изоляцию и ухудшил связь. Личный состав роты проявил себя и в этих условиях, работая в воде, и исправлял повреждения. Имелись случаи провалов под лед, но жертв не было. С наступлением морозов вода вместе с кабелем за-

мерзла, и кабель стал иметь частые внутренние обрывы и, особенно, на трещинах льда, которых образовалось очень много. Связь дороги терялась, а выпавший большой снег окончательно скрыл трассу кабелей и лишил возможности быстро восстановить связи управления военной дороги» [1].

И все-таки, несмотря на самоотверженный труд воинов, надежной связи на ледовой трассе не было. Требовались немедленные мероприятия в целях обеспечения устойчивости проводной связи на военной дороге.

Чтобы обеспечить Дорогу жизни более надежной связью, было решено построить на льду Ладожского озера малогабаритную постоянную воздушную линию связи на столбах высотой 2-2,5 метра.

Следующая запись, сделанная командиром батальона капитаном П. Ф. Хрисанфовым в журнале «Боевые действия 334-го отдельного линейного батальона связи с 24.6.41 по 15.4.43 года» гласила: «1.12.41 – 1.1.42 – Постройка малогабаритной линии по льду Ладожского озера на

участке Ваганово – Коккоревое – Зеленец – Кабона 92 пр/км. (2 ТСП)» [4].

Опыта строительства таких линий не было. Но связисты сумели выйти из этого положения. Решение было принято построить по льду через озеро постоянную линию емкостью 2 провода на столбах длиной 2 метра. Задача по постройке такой линии была поставлена 2-й телеграфно-строительной роте.

Учитывая постройку линии по льду через озеро протяженностью более 30 км, в условиях постоянных ветров, снежных заносов и возможных подвижек льда, и удаление от трассы дороги (во избежание повреждения транспортом) и видимость с воздуха, конструкция столбов была принята согласно прилагаемых эскизов (рис 3).

«Размер столбов 2х12 – 15 см из расчета 20 столбов на км. Крепление столбов во льду ригелями и раскосами. Крепление ригелей и раскосов, барочными гвоздями и проволочными хомутами. Вдоль линии через каждый 5-й столб крепление производится как противоветровых столбов подпорами, как вдоль линии, так и по проводам» [1].

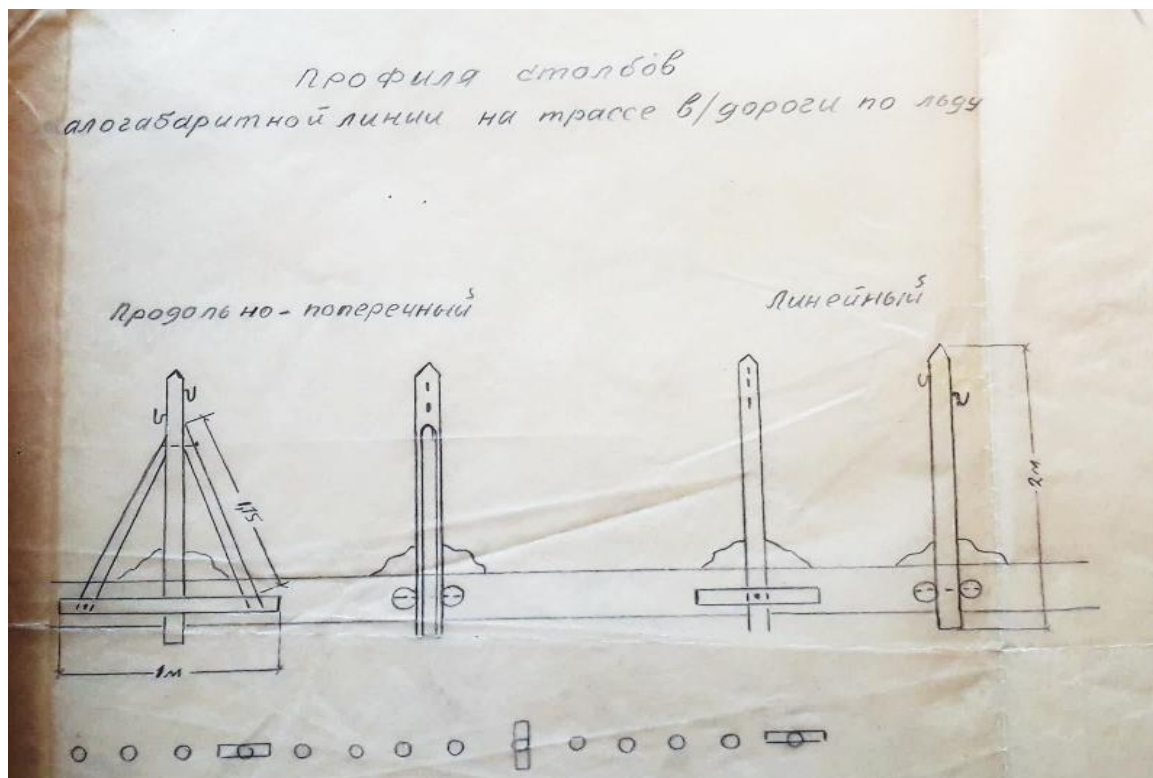


Рис. 3. Профили столбов малогабаритной линии на трассе военной дороги по льду.

ВИМАИВуВС Ф. 10р. Оп. 1. Ед. хр. 7. Л. 10

Процесс постройки столбовой линии

«Телеграфно-строительная рота в полном своем составе разбивается на элементы работ, но в начале, учитывая заготовку столбов на одной стороне озера, рота в полном составе производит заготовку столбов, раскосов и ригелей. По выполнении этого задания рота разбивается по зводно и приступает к установке столбов.

После разбивки линии каждый взвод самостоятельно, в пределах своего задания, обделывает столбы и когда они готовы – подвозит к месту работ, после чего вырубается (пешней, топором, киркой) проруб определенного размера глубиной 20 см. Устанавливается столб и производится окучивание столба снегом с поливкой водой. Таким образом, столб принимает свое положение и устойчивость.

После того, как столбовая часть линии была построена и проверена на прочность, приступили к подвеске проводов и оборудованию контрольных станций и постов, которые подчас размещали в палатках, искусно замаскированных и утепленных льдом.

Проволока на таких линиях должна применяться стальная 2-2,5 м/м. На линии через озеро применена проволока 2,5 железная, крючья 12,5 м/м. Изоляторы ТФ-3.

Расположение проводов на столбах, во избежание могущих быть сообщений, принято с разных сторон столба шахматом 25 см. Вязка проводов обыкновенная проводом 2,5 т/т. Сростки проводов ввиду тонкого диаметра провода выполнены скруткой.

Подвеска проводов на контрольные пункты производится шлейфом, навешенных полевым кабелем на устойчивых жердях. Габарит подвески при переходе через дорогу не ниже 4-х метров. Учитывая подвижку льда, необходимо иметь небольшой запас кабеля на оконченных столбах с тем, чтобы всегда можно было регулировать провод на шлейфе» [1].

Связисты работали круглосуточно, обеспечивая надежную связь, что было критически важно для успешного выполнения задачи. Их работа часто сопрягалась с огромным риском, так как линии связи были уязвимы для вражеского огня. В этих тяжелейших условиях, когда на морозе коченели руки и уже не могли держать инструмент, часто под бомбардировками обеспечивали непрерывность коммуникации.

В результате этого всего за девять дней была построена линия связи, протянувшаяся более чем на 30 км с подвеской на ней одной цепи из стальных проводов. Дорога жизни получила надежную связь, а, следовательно, и диспетчерское управление движением транспорта. Личный состав 334-го батальона связи принял линию в эксплуатацию (рис. 4).

Враг постоянно бомбил и обстреливал Дорогу жизни, стремясь дезорганизовать работу. Нередко выходила из строя и линия связи, но благодаря большому количеству контрольных станций повреждения быстро устранялись.

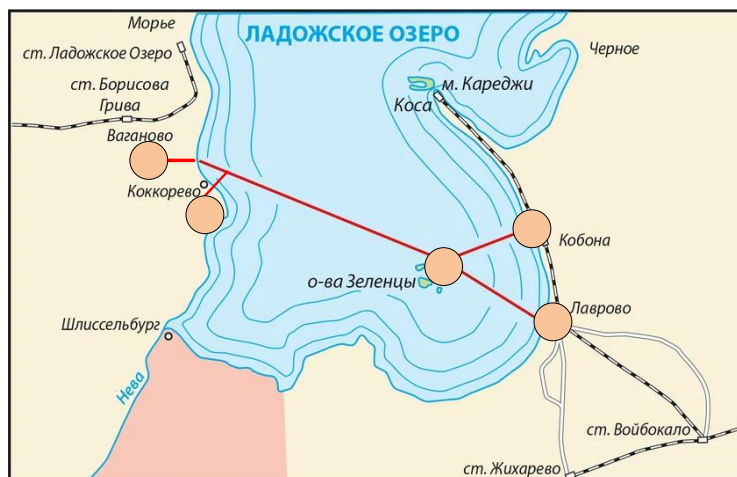


Рис. 4. Карта прокладки малогабаритной воздушной линии связи по льду Ладожского озера по направлению Ваганово – Коккорев – острова Зеленец – Кобона. 22.11.1941 г

Телефонная связь

Центральная станция дороги, имевшая позывной «Русса», была развёрнута 24 ноября 1941 года на КП дорожно-эксплуатационного полка в деревне Коккорево. К исходу 25 ноября 1941 года узел уже обслуживал дорогу в соответствии с требованиями, предъявленными к связи в этот период существования дороги. Быстрое развитие перевозок и усложнение организации уже в первых числах декабря потребовали реконструкции узла телефонной связи. 6 декабря 1941 года был установлен коммутатор Т-20-М и произведено включе-

ние магистральных связей и соединительных линий к узлам фронтовой связи. К этому же времени проложены линии диспетчерской связи на ледовой трассе.

В связи с тем, что селения Кобона, Лаврово и о. Зеленец являлись пунктами дислокации подразделений дороги, понадобилось организовать узлы телефонной связи и в этих пунктах. К январю 1942 года эта работа была выполнена.

В дальнейшем выполнен еще ряд работ по развитию телефонной связи на ледовом участке. Степень оснащённости трассы телефонной связи на ледовом участке представлена в табл. 1.

Таблица 1

Показатели телефонной сети ледового участка на 1 апреля 1942 года

№ п/п	Наименование видов связи и работ	Протяженность в километро-парах
1	Кабельная связь на льду	53
2	Постоянные линии на льду	30
3	Кабельная связь на берегах	40
4	Постоянные линии связи на берегах	27
5	Каблирование узлов	18
6	Общий километраж действующей связи	168

*Источник: [6].

Оборудование узлов телефонной и диспетчерской связи представлено в табл. 2

Таблица 2

Оборудование узлов телефонной и диспетчерской связи

№ п/п	Наименование узлов связи	Наименование аппаратуры
1	Центральный узел и линейные узлы	Коммутатор Т-20-М
2	Абоненты	Телефонные аппараты – 358, УНАИ-31
3	Особо ответственные абоненты	Телефонные аппараты УНАИ-31
4	Внутренняя связь	Аппаратура РАБИН-1 (частично)
5	Диспетчерская связь на конечных точках	Аппаратура УНА
6	Промежуточные станции	ТАБИН-1 и ТАБИН-2
7	Линейные надсмотрщики	

*Источник: [6].

Роль телефонной связи и обеспечения снабжения и эвакуации и в общей службе военно-автомобильной дороги

была исключительно велика. Позывные «Русса» – центрального, «Зенит», «Звон» и «Форель» – линейных – вошли в историю

героической борьбы блокированного Ленинграда и в память тысяч людей, соприкасающихся с работой дороги.

Телеграфная связь

В дополнение к телефонной связи при центральном телефонном узле «Руса» была развернута 6 декабря 1941 года телеграфная станция, оборудованная

двумя комплектами аппаратов СТ-35 и двумя аппаратами Морзе. Телеграф позволял Управлению ВАД иметь надежную связь со штабом тыла фронта.

Показатели действия телеграфной связи к концу функционирования военно-автомобильной дороги приводятся в табл. 3.

Таблица 3

Показатели действия телеграфной связи ВАД к апрелю 1942 года

№ п/п	Наименование узлов связи	Наименование аппаратуры
1	Количество входящих и исходящих телеграмм	7200
2	Количество переданных слов	540 000
3	Количество переданных и принятых телефонограмм по телефону	4200
4	Переговоры по прямому проводу, в часах	60

*Источник: [6].

Радиосвязь

В условиях частого нарушения проводной связи дублирование ее посредством радио было абсолютно необходимо.

Служба связи дороги располагала следующими радиосредствами:

а) радиостанция средней мощности – 70-100 ватт;

б) рациями малой мощности типа РБ или РЛ-6.

Были организованы две радиосети, одна из них для связи с начальником тыла, вторая – радиосеть самой дороги, имеющая задачей осуществить связь штаба дорожно-эксплуатационного батальона с его подразделениями, обслуживающими ледовую трассу.

Рация средней мощности, находясь при штабе батальона, работала на двух сетях, используя обычно применяемый в таких случаях дополнительный приемник.

Рации РБ и РЛ-6 находились на командном пункте батальона на ледовой трассе и на командных пунктах дорожно-комендантских рот.

Использование радиосредств на ледовой трассе дороги характеризовалось рядом технических и организационных особенностей. В основном эти особенности сводились к следующему:

1. Для малых раций связь была возможна только на пределе дальности действия.

2. В районе Ладожского озера находилось большое количество раций различных войсковых соединений не только наших, но и противника. Многие из них были значительной мощности. Поэтому в районе ледового участка военно-автомобильной дороги эфир был весьма перенасыщен.

Движение по Дороге жизни через Ладожское озеро было прекращено 24 апреля 1942 года. Как только лед начал таять и постепенно стало сокращаться движение транспорта по трассе, приступили к демонтажу линии связи. А снимать ее было не легче, чем строить. Доски и веревки, которыми связисты пользовались при переправе через полыньи, мешали работе, но, тем не менее, линия была снята и все линейное имущество сохранено.

Во вторую блокадную зиму в последний день октября, не дожидаясь решения ГКО, Военный совет фронта принял Постановление «О строительстве Военно-автомобильной дороги через Ладожское озеро на зиму 1942-43 гг.». Решение ГКО последовало только 21 нояб-

ря 1942 года «б обеспечения коммуникаций г. Ленинграда и Ленинградского фронта в зиму 1942-43 гг.».

Командир батальона капитан П. Ф. Хрисанфовым в журнале «Боевые действия 334-го отдельного линейного батальона связи с 24.6.41 по 15.4.43 года» сделал следующую запись: «5.11.42 – 3.3.43 – Постройка 2-х т/т линий через Ладожского озера 180 пр/км» и позже другая запись: «Снятие линии на Ладожском озере 180 пр/км» [4].

Связисты того же 334-го отдельного линейного батальона, теперь уже имея опыт, вновь здесь построили малогабаритную постоянную воздушную линию связи и обеспечили ее бесперебойную работу.

Перед личным составом была поставлена задача обеспечить связь начальника управления ледовой дороги (деревня Кобона) с частями, обслуживающими ледовую трассу, а также связь вдоль всей трассы.

В тяжелых условиях связисты построили шестовую линию связи. Медный провод сечением 2,0-2,1 миллиметра с помощью специальных изоляторов подвесили на шестах. Для обслуживания линии были оборудованы контрольные станции и посты сначала в палатках, затем – в специальных домиках, снаружи утепленных льдом и снегом. В палатках стояли телефонные аппараты, линия вся время держалась под контролем. Возникавшие на ней повреждения быстро устранялись линейными надсмотрщиками (рис. 5).



Красноармеец у входа в укрытие из снежных блоков



Станция Кобона. На заднем плане видна проложенная шестовая линия связи

Рис. 5. Дорога жизни. Музей «Дорога жизни»

Особую опасность для работающих на Ладоге представляли трещины, которые не всегда можно было увидеть издали и особенно ночью. Затрудняли работу связистов метели и сильные ветры, которые валили, а иногда и ломали на линии шесты. В результате обрывались провода и нарушалась связь. Под непрерывными бомбежками трудились связисты, обслуживающие узлы связи портов Кобона и Осиновец и начальника управления перевозок.

Весной, когда на льду появилась вода и дорога перестала действовать, связисты сняли построенную ими шестовую линию и ушли с трассы последними. После этого личный состав роты обеспечивал работу береговых узлов связи.

К работам и обслуживанию линий связи военно-автомобильной дороги зимой 1942/43 гг. и до прорыва блокады Ленинграда привлекались связисты:

• 26-го отдельного полка связи [8] (командир полка майор Л. Н. Смирнов

(с февраля 1943 г. – подполковник Никифор Неофитович Зазимко).

- 526-й отдельной роты связи (командир роты капитан С. Н. Лебедев) [3].

- 603-й отдельной телеграфно-эксплуатационной роты (командир военинженер 3 ранга Сергей Трофимович Баркунцев) [2].

- 631-й отдельной телеграфно-строительной роты (командир роты капитан Георгий Демидович Бурмистенков).

- 712-й отдельной кабельно-шестовой роты (командир капитан И. С. Паламарчук).

Много примеров трудового героизма показали на ледовой трассе связисты. Вот что писала в одном из номеров газета «На страже Родины»: «Отлично наладив связь в сложнейших условиях, бойцы и командиры – связисты неизменно обеспечивали ее безотказную работу. В борьбе за бесперебойную связь проявили себя мл. сержант Фролов, ст. сержант Казенков, сержант Суслов, красноармейцы связисты Лукашев и Тарасов».

Из опыта работы службы связи военно-автомобильной дороги Ленинградского фронта и, в частности, ее ледового участка можно сделать следующие выводы о целесообразных методах организации связи на долговременных ледовых трассах большого протяжения:

1. Основным видом связи на льду целесообразно выбирать двухпроводную телефонную связь.

2. Особенность ледовой обстановки при близости к расположению войск противника все же диктует необходимость не ограничиваться одной только телефонной связью, а иметь в дополне-

ние к ней дублирующие средства связи (телеграф, радио).

3. Радиосвязь следует базировать на аппаратуре средней мощности с использованием диапазона средних волн.

4. Направления связи, проложенные непосредственно по льду, следует выполнять:

- а) или телеграфным (двухпроводным) кабелем поднимая его на шесты;

- б) или устраивая постоянные линии на короткометражных столбиках, замороженных в лед. В последнем случае можно использовать стальную проволоку диаметром не менее 2,1 мм. Столбы следует располагать в шахматном порядке при шаге 80 см.

5. Состояние линии, в целях своевременного обнаружения разрывов и смещения направлений вследствие подвижности и торосистости ледяного покрова, а также разрушающих воздействий штормовых ветров, должно контролироваться не менее 2-х раз в сутки.

6. Постройка малогабаритных постоянных линий связи по льду на большие расстояния возможна. Устойчиво построенная линия работает хорошо. В эксплуатационном отношении обеспечивает быстрое испытание, нахождение повреждений и их исправление. Может быть рекомендована частям связи при необходимости таких малогабаритных линий.

Эти выводы использовались в качестве приведения примеров из опыта организации связи в войне на занятиях по службе связи в образовательных учреждениях.

Список источников и литературы

1. ВИМАИВиВС Ф. 10р. Оп. 1. Ед. хр. 7. Л. 2-10. – Организация связи по опыту Великой Отечественной войны.
2. История военной связи Российской Армии. Том 3. Военная связь в первом периоде Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. / Под общ. ред. Генерал-лейтенанта Е. А. Карпова. – СПб.: ВУС, 1999. – С. 185-191.
3. Пашко Ф. Е. Связисты в боях за город Ленина. – Ленинград, 1990. – С. 41.
4. Боевой путь 334-го отдельного линейного батальона связи [электронный ресурс] // Сайт «Память народа». – URL: <https://pamyat-naroda.ru/documents/view/?id=451004420> (дата обращения: 12.07.2025).

5. Связь Красной армии в 1938-1942 гг.: уроки истории : (сборник документов) / Главное управление связи вооруженных сил Российской Федерации [и др. ; составители: В.С. Хохлов и др. редакционная коллегия: Х.А. Арсланов и др.]. – Москва : Перо, 2019. – С. 252.

6. Тыл Ленинградского фронта в условиях блокады. Военно-автомобильная дорога через Ладожское озеро в зиму 1941-1942 гг. // Ленинград. Война, Блокада. Дорога жизни: материалы и исследования / сост. П. В. Игнатьев, Э. Л. Коршунов, А. И. Рупасов. – СПб.: ГАЛАРТ, 2028. – С. 199-201.

7. Центральный архив Министерства обороны. Ф. ВАД-102. Оп. 4540. Д. 2. Л. 12-14.

8. ЦАМО. Ф. 26-й Ленинградский Краснознаменный отдельный полк связи. Оп. 516798с. Д. 2.

Мальцева Ольга Львовна – к. воен. н., доцент кафедры экологической безопасности телекоммуникаций, Санкт-Петербургский государственный университет телекоммуникаций им. проф. М. А. Бонч-Бруевича, (г. Санкт-Петербург, Россия), malcevakvn@mail.ru

Фортунова Ульяна Владимировна – к. экон. н., экономист АО «НТЦ ВСП «СУПЕРТЕЛ ДАЛС», (г. Санкт-Петербург, Россия), taxav@bk.ru

«FROM THE VERY FIRST DAY OF WORK THE ROAD OF LIFE HAD A TELEPHONE CONNECTION»

Features of the organization of a permanent communication line on the ice of Lake Ladoga during the siege of Leningrad

O. L. Maltseva, U. V. Fortunova

The article examines the heroic work of signalmen during the siege of Leningrad, when land roads were cut off by the enemy, and the Road of Life became the only route for supplying Leningrad and evacuating the population. During the blockade, in addition to the automobile road across the ice, in addition to the telephone cable laid along the bottom of the lake, a telegraph line was built across Lake Ladoga on poles frozen into the ice to ensure uninterrupted operation. Laying and maintaining such a line in icy and freezing conditions was a serious challenge, but it was vital.

Keywords: Great Patriotic War, Lake Ladoga, communications during the war, signalmen, blockade, Leningrad Front, battle for Leningrad, Road of Life.

References

1. Voenno-istoricheskij muzej artillerii, inzhenernyh vojsk i vojsk svyazi [Military-Historical Museum of Artillery, Engineer and Signal Corps]. F. 10r. Op. 1. Ed. khr. 7. L. 2-10. – Organizatsiya svyazi po opytu Velikoj Otechestvennoj vojny [Organization of Communications Based on the Experience of the Great Patriotic War]. (In Russ.)

2. Istoriya voennoj svyazi Rossijskoj Armii. Tom 3. Voennaya svyaz' v pervom periode Velikoj Otechestvennoj vojny 1941-1945 gg. [History of Military Communications of the Russian Army. Volume 3. Military Communications in the First Period of the Great Patriotic War of 1941-1945] / Under the general editorship of Lieutenant General E. A. Karpov. – Saint Petersburg: VUS, 1999. – pp. 185-191. (In Russ.)

3. *Pashko F. E.* Svyazisty v boyakh za gorod Lenina [Signalmen in the Battles for the City of Lenin]. – Leningrad, 1990. – p. 41. (In Russ.)

4. Boevoj put' 334-go otdel'nogo linejnogo batal'ona svyazi [Combat Path of the 334th Separate Line Signal Battalion] [electronic resource] // Sajt «Pamyat' naroda» [Website "Pamyat Naroda" (Memory of the People)]. – URL: <https://pamyat-naroda.ru/documents/view/?id=451004420> (last request: 12.07.2025) (In Russ.)

5. Svyaz' Krasnoj armii v 1938-1942 gg.: uroki istorii : (sbornik dokumentov) [Communications of the Red Army in 1938-1942: Lessons of History: (Collection of Documents)] / Glavnoe

upravlenie svyazi vooruzhennykh sil Rossijskoj Federatsii [i dr. ; sostaviteli: V.S. Khokhlov i dr. redaktsionnaya kollegiya: Kh.A. Arslanov i dr.]. – Moscow : Pero, 2019. – p. 252. (In Russ.)

6. Tyl Leningradskogo fronta v usloviyakh blokady. Voenno-avtomobil'naya doroga cherez Ladozhskoe ozero v zimu 1941-1942 gg. [The Rear of the Leningrad Front under Blockade Conditions. The Military Automotive Road across Lake Ladoga in the Winter of 1941-1942] // Leningrad. Vojna, Blokada. Doroga zhizni: materialy i issledovaniya [Leningrad. War, Blockade. The Road of Life: Materials and Research] / comp. P. V. Ignat'ev, E. L. Korshunov, A. I. Rupasov. – Saint Petersburg: GALART, 2028. – pp. 199-201. (In Russ.)

7. Tsentral'nyj arkhiv Ministerstva oborony. F. VAD-102. Op. 4540. D. 2. L. 12-14. [Central Archive of the Ministry of Defense. F. VAD-102. Op. 4540. D. 2. L. 12-14.] (In Russ.)

8. TsAMO. F. 26-j Leningradskij Krasnoznamennyj otdel'nyj polk svyazi. Op. 516798s. D. 2. [Central Archive of the Ministry of Defense. F. 26th Leningrad Red Banner Separate Signal Regiment. Op. 516798s. D. 2.] (In Russ.)

Maltseva Olga Lvovna – Candidate of Military Sciences, Associate Professor of the Department of Environmental Safety of Telecommunications, The Bonch-Bruевич Saint-Petersburg State University of Telecommunications, (St. Petersburg, Russia), malcevakvn@mail.ru

Fortunova Ulyana Vladimirovna – Economist at JSC NTC VSP SUPERTEL DALSS (St. Petersburg, Russia), taxav@bk.ru

Статья поступила в редакцию: 18.08.2025; принята к публикации: 23.09.2025

ДЛЯ ЦИТИРОВАНИЯ:

Мальцева О. Л., Фортунова У. В. «С первого же дня работы дорога жизни имела телефонную связь» Особенности организация постоянной линии связи по льду Ладожского озера во время блокады Ленинграда // Социогуманитарные коммуникации. – 2025. – № 3(13).– С. 36-47.

FOR CITATION:

Maltseva O. L., Fortunova U. V. «S pervogo zhe dnya raboty doroga zhizni imela telefonnuyu svyaz'». Osobennosti organizatsiya postoyannoj linii svyazi po l'du Ladozhskogo ozero vo vremya blokady Leningrada [«From the very first day of work the road of life had a telephone connection». Features of the organization of a permanent communication line on the ice of Lake Ladoga during the siege of Leningrad] // Sociogumanitarnye kommunikacii [Social and humanitarian communications]. 2025. № 3(13). P. 36-47.